Deutschland € 10,- | Österreich € 11,50 | Schweiz SFr 19,80 | BeNeLux € 11,60 | Italien € 12,40 | Spanien € 12,40

MIBA ANLAGEN 5

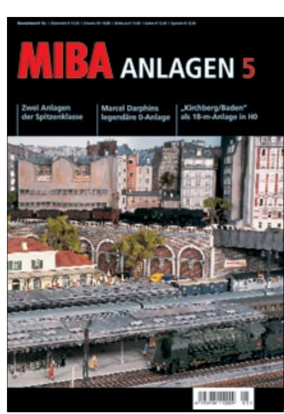
Zwei Anlagen der Spitzenklasse

Marcel Darphins legendäre 0-Anlage

„Kirchberg/Baden“ als 18-m-Anlage in H0



4 195914 110009 05 >

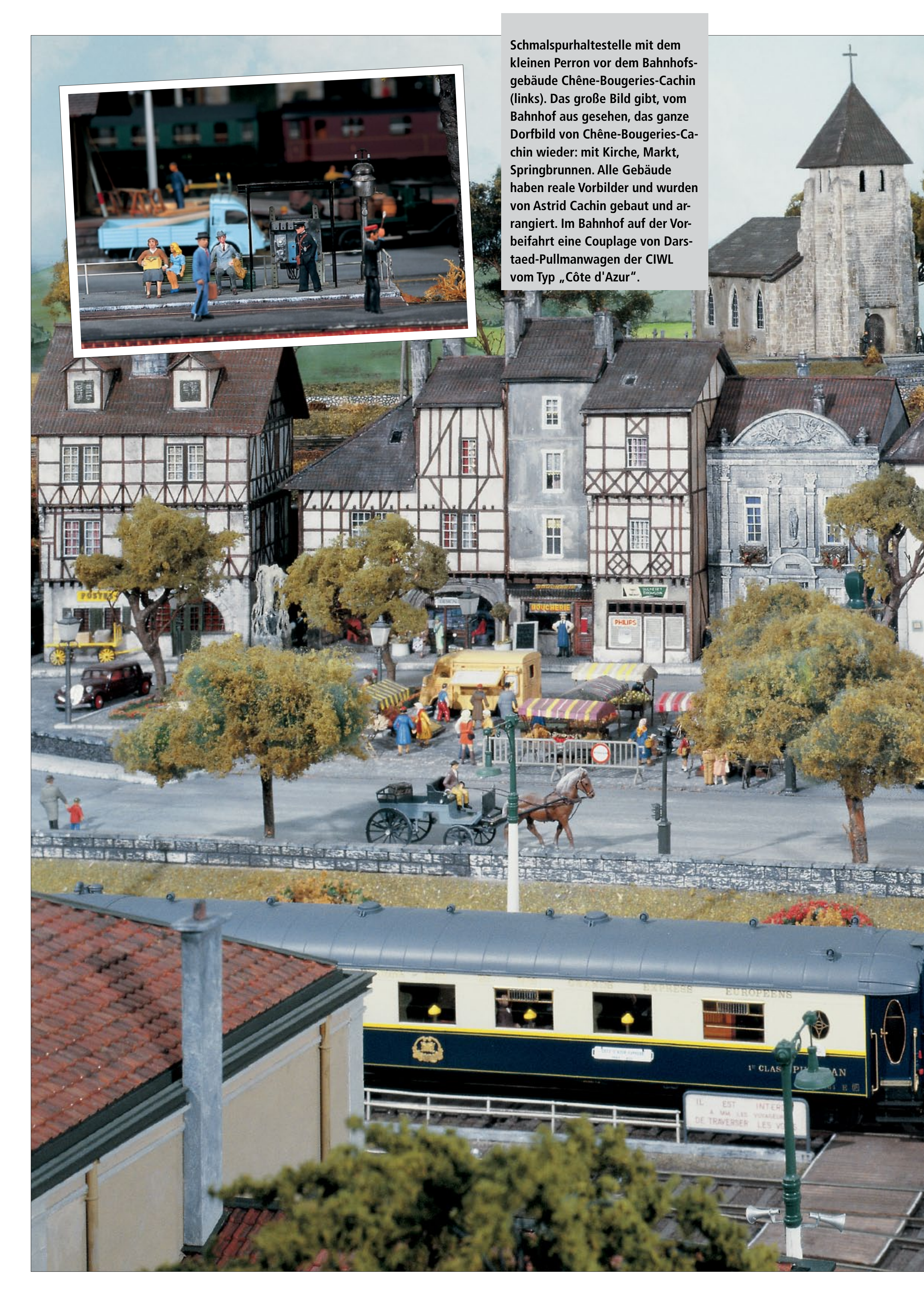


Inhalt



ISBN 3-86046-062-5

**Redaktion: Thomas Hilge
Satz: Bettina Knaden
Litho:
Reprotechnik Staudacher GmbH, Nürnberg
Gesamtherstellung:
Druckhaus Pegnitz GmbH, Pegnitz**

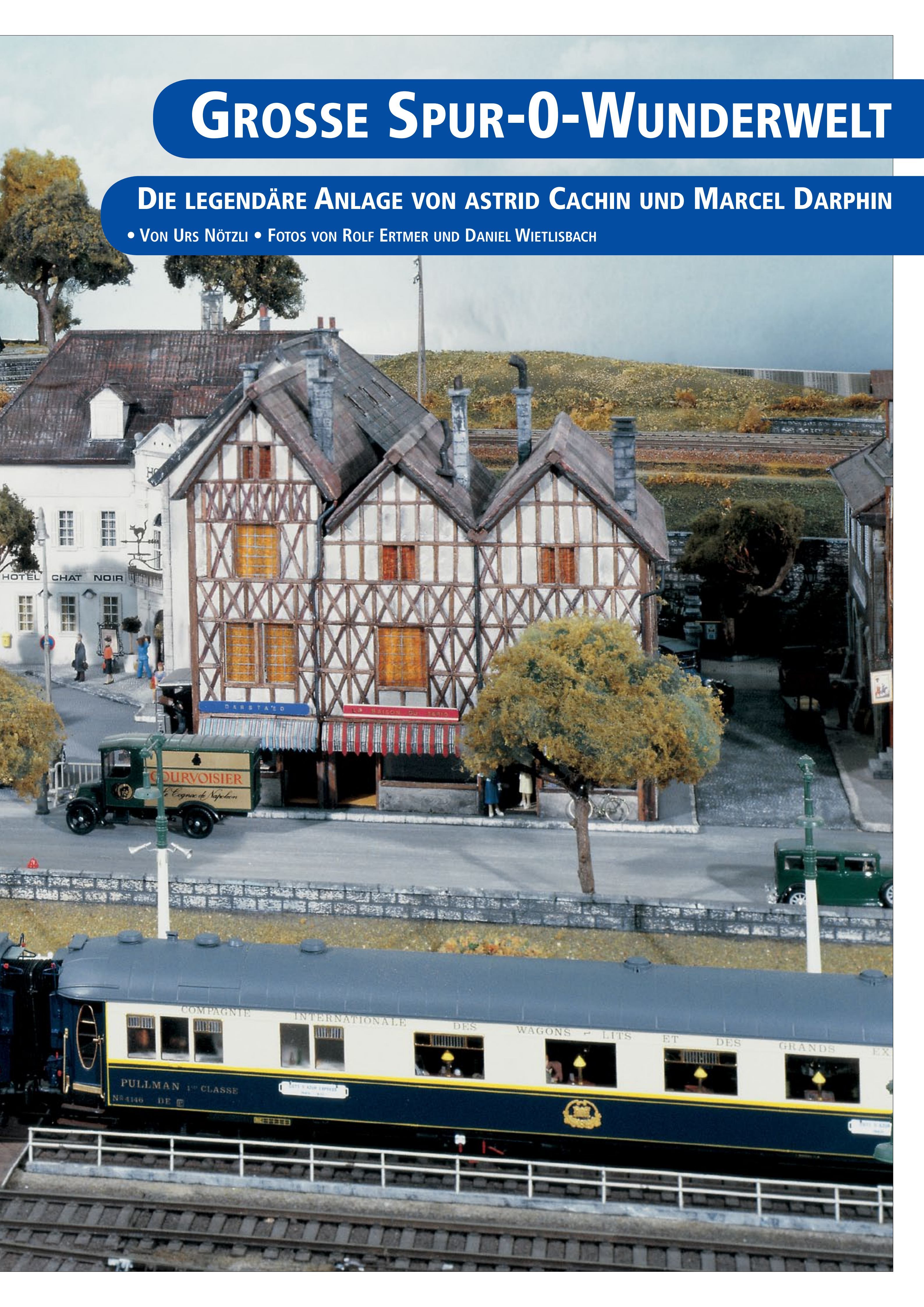


Schmalspurhaltestelle mit dem kleinen Perron vor dem Bahnhofsgebäude Chêne-Bougeries-Cachin (links). Das große Bild gibt, vom Bahnhof aus gesehen, das ganze Dorfbild von Chêne-Bougeries-Cachin wieder: mit Kirche, Markt, Springbrunnen. Alle Gebäude haben reale Vorbilder und wurden von Astrid Cachin gebaut und arrangiert. Im Bahnhof auf der Vorbeifahrt eine Couplage von Darstaed-Pullmanwagen der CIWL vom Typ „Côte d'Azur“.

Grosse Spur-0-Wunderwelt

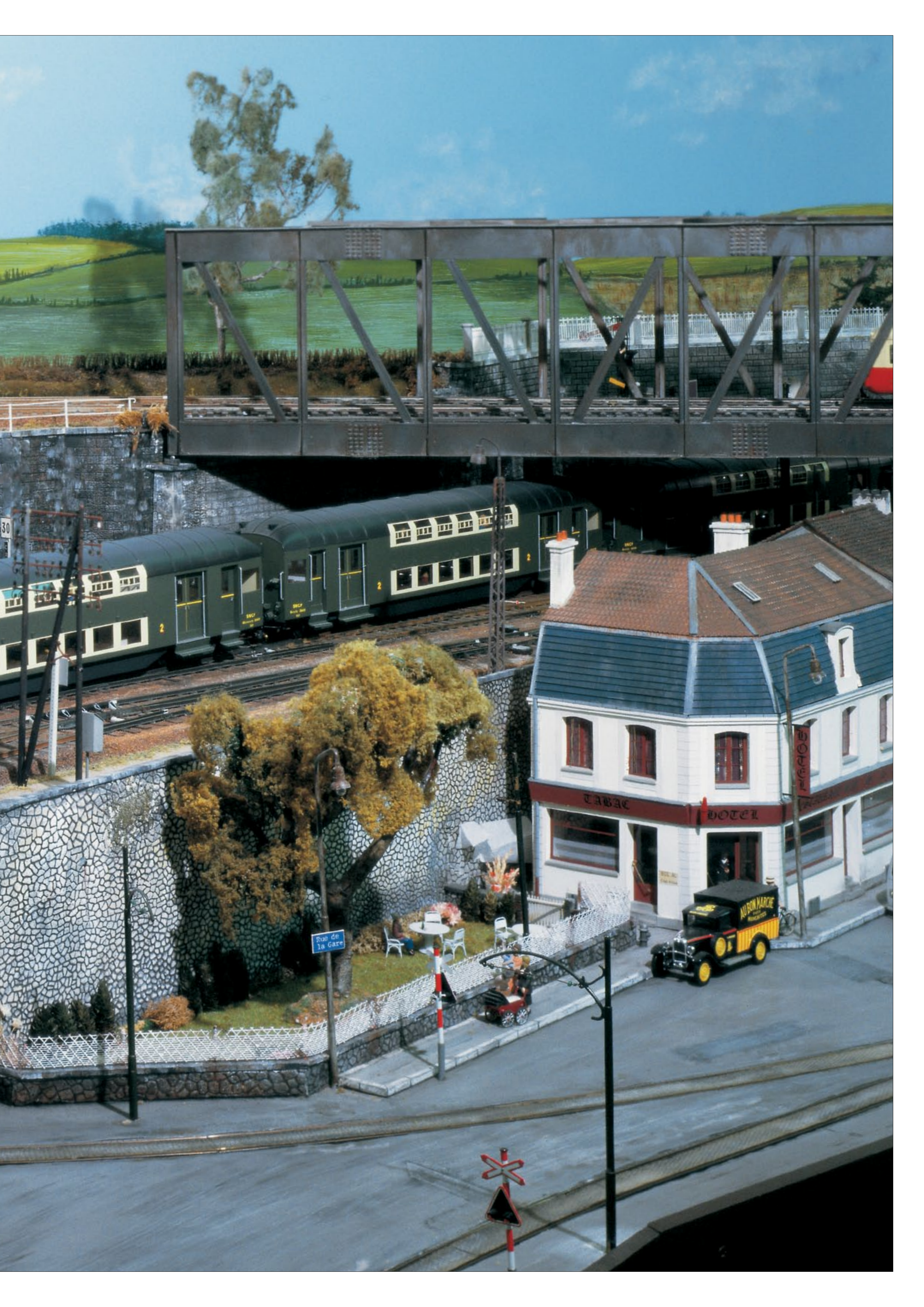
Die legendäre Anlage von astrid Cachin und Marcel Darphin

• Von Urs Nötzli • Fotos von Rolf Ertmer und Daniel Wietlisbach





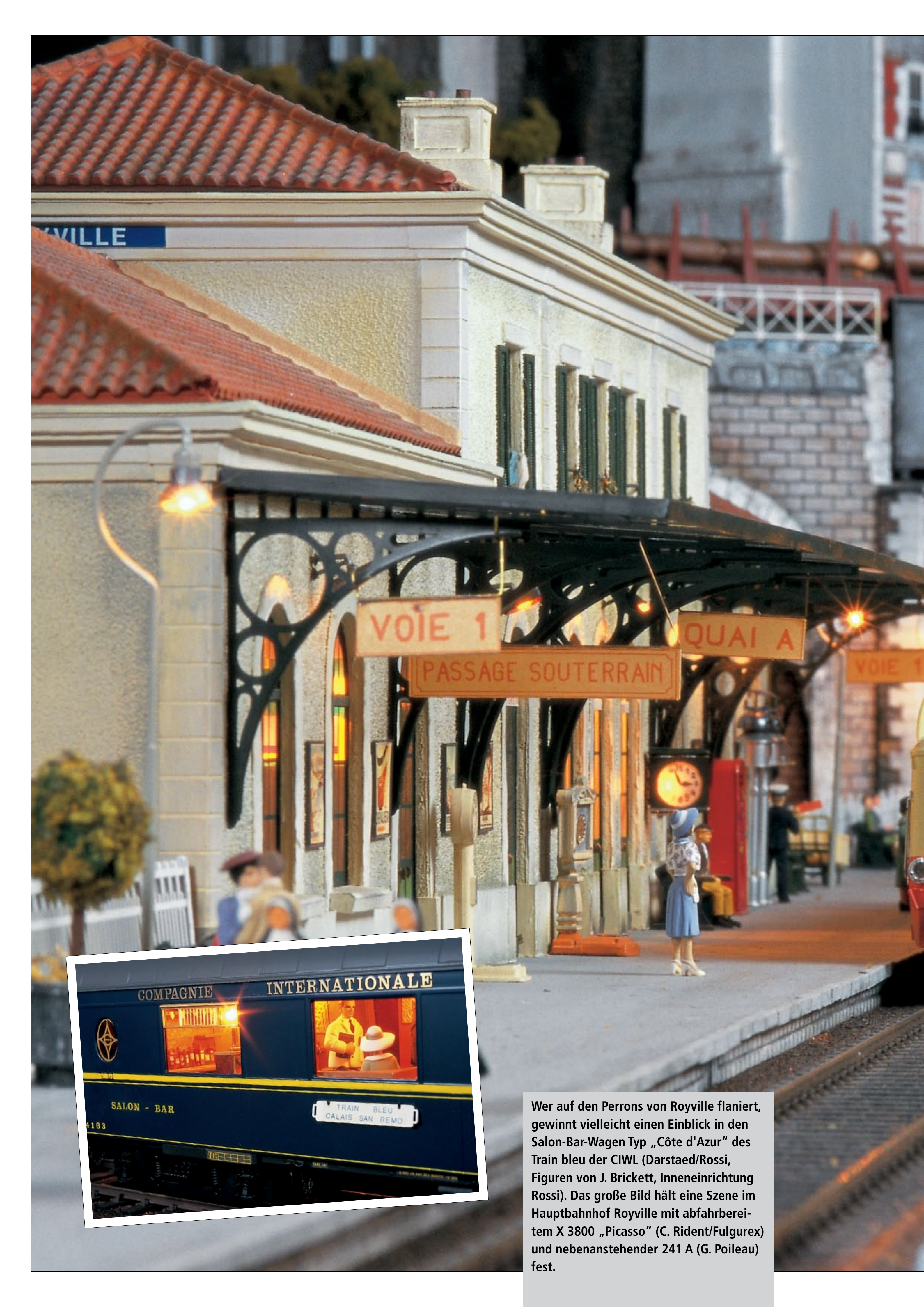
Arkaden in der Altstadt von Eric-les-Grien mit dem Touristenehepaar Ertmer (kleines Bild). Alle Gebäude stammen von Astrid Cachin. Hier gibt es Eisenbahnen auf drei Ebenen: oben die SNCF-Magistrale, in der Mitte die Zweiglinie von Eric-les-Grien nach Chêne-Bougeries-Cachin (-Royville) mit ausfahrendem Doppelstockzug Typ ETAT (M.Heigl/A.Cachin), unten Meterspurstrecken der CFD mit dem Ostteil des Gleisdreiecks: links unten nach Chêne-Bougeries-Cachin, unter der Unterführung nach Cibert, rechts zum Bahnhof. Der Gebäudekomplex des Bahnhofsviertels stammt von J.M. Marchadour.


TABAC
HOTEL
Rue de
la Gare
AU BON MARCHE


Z
30
Z
30
150 m
150 m
1·2

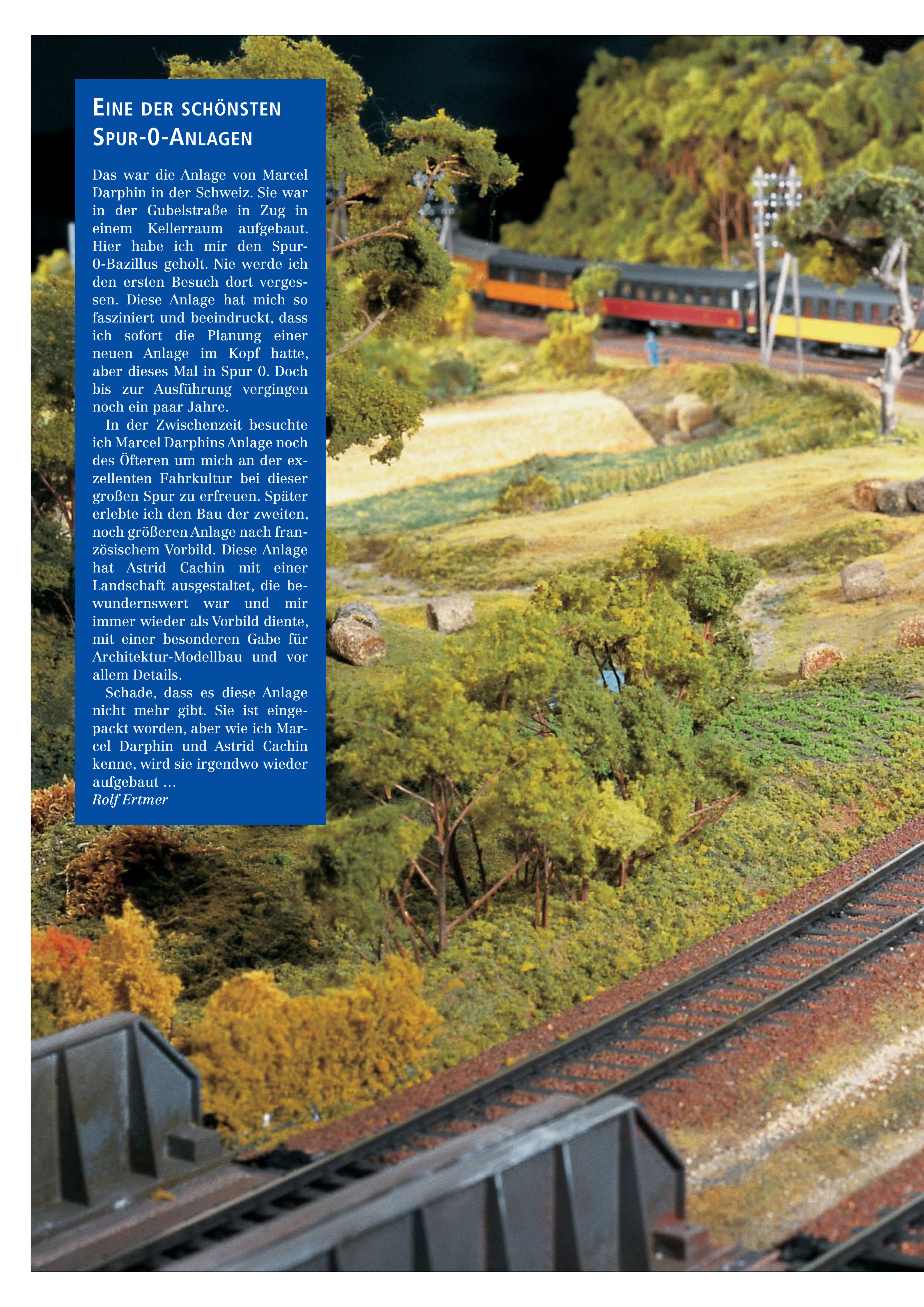


Auf dem Viadukt der Ceinture über den Großstadtbahnhof Royville rollt ein Güterzug mit einer 141R (Kohle) dem Ziel entgegen, links die Passerelle zum Park St-Josef-la-Cascade. Die beiden Maler mit Mennigfarbe bekämpfen die dem Rost ausgesetzte Stahlbrücke.



Wer auf den Perrons von Royville flaniert, gewinnt vielleicht einen Einblick in den Salon-Bar-Wagen Typ „Côte d'Azur" des Train bleu der CIWL (Darstaed/Rossi, Figuren von J. Brickett, Inneneinrichtung Rossi). Das große Bild hält eine Szene im Hauptbahnhof Royville mit abfahrbereitem X 3800 „Picasso" (C. Rident/Fulgurex) und nebenanstehender 241 A (G. Poileau) fest.


X 3937
241 . A . 9



Eine der schönsten Spur-0-Anlagen

Das war die Anlage von Marcel Darphin in der Schweiz. Sie war in der Gubelstraße in Zug in einem Kellerraum aufgebaut. Hier habe ich mir den Spur-0-Bazillus geholt. Nie werde ich den ersten Besuch dort vergessen. Diese Anlage hat mich so fasziniert und beeindruckt, dass ich sofort die Planung einer neuen Anlage im Kopf hatte, aber dieses Mal in Spur 0. Doch bis zur Ausführung vergingen noch ein paar Jahre.

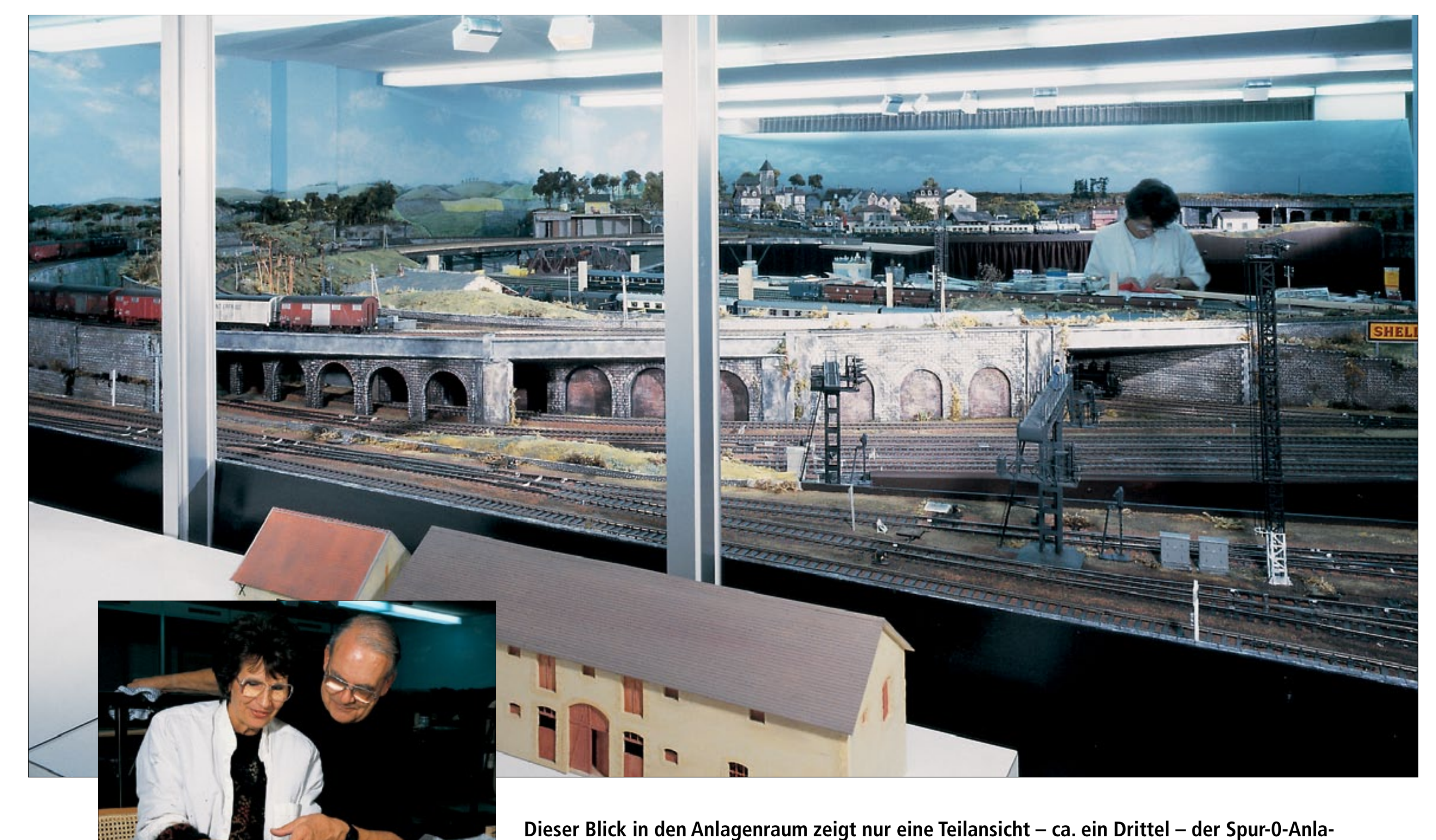
In der Zwischenzeit besuchte ich Marcel Darphins Anlage noch des Öfteren um mich an der exzellenten Fahrkultur bei dieser großen Spur zu erfreuen. Später erlebte ich den Bau der zweiten, noch größeren Anlage nach französischem Vorbild. Diese Anlage hat Astrid Cachin mit einer Landschaft ausgestaltet, die bewundernswert war und mir immer wieder als Vorbild diente, mit einer besonderen Gabe für Architektur-Modellbau und vor allem Details.

Schade, dass es diese Anlage nicht mehr gibt. Sie ist eingepackt worden, aber wie ich Marcel Darphin und Astrid Cachin kenne, wird sie irgendwo wieder aufgebaut …

Rolf Ertmer



Arbeit und Freizeit: Bahnwärter und „Flaneurs“ (Spaziergänger) beim Wärterhaus Jeanguy (rechts). Währenddessen eilt die PLM 241 C (1936, Gaume) mit einem PLM-Zug (Rossi/Darstaed) völlig unbeachtet durchs Burgund.



Dieser Blick in den Anlagenraum zeigt nur eine Teilansicht – ca. ein Drittel – der Spur-0-Anlage. Im Vordergrund, hinter der verglasten Trennwand zum Werkstattbereich, die Gleise zum Depot Wadsak, dahinter das Gleisvorfeld von Royville, ganz hinten an der gegenüberliegenden Wand der Bahnhof Chêne-Bougeries-Cachin. Links am Basteltisch sind Astrid Cachin und Marcel R. Darphin bei der „Arbeit".

Kreative Persönlichkeiten

Eine Anlage zu erbauen erfordert einiges. Es ist üblich, zuerst den Gleisplan zu erarbeiten – man hat bekanntlich „seine" Vorstellungen! Das Gelände, die Topografie wird anschließend den noch vorhandenen „Gegebenheiten" angepasst. Ob daraus eine „Null-acht-fünfzehn"-Anlage entsteht, ist dem Zufall überlassen oder zu verdanken. Allzu oft gleichen sich die Anlagen, weichen nur in der Ausstattung voneinander ab. Nicht so die Anlage „Le Monde Merveilleux du Comté de Monam" von Marcel Darphin.

Der geistige Vater dieser Anlage ist die reale Natur. Was sie geschaffen hat, haben die Darphins versucht umzusetzen. Klar hatte Marcel Darphin Vorstellungen von den ungefähren Gleiswünschen, diese sollten sich aber einer vorgegebenen Landschaft unterordnen – so wie in der Wirklichkeit auch. Es sollten keine modernen Hochgeschwindigkeits-Neubaustrecken mit riesigen Viadukten und kilometerlangen Tunnels werden! Wie überall auf der Welt müssen die Erbauer von Bahnstrecken der Landschaft den nötigen Platz „abtrotzen". So auch bei dieser Modellbahnanlage. Darin liegt vermutlich einer der Reize und das Flair der künstlichen Landschaft, welche in wesentlichen Teilen Marcel Darphins Frau Astrid Cachin erschaffen hat.

Aber Marcel Darphin selbst war mit seiner riesigen Fantasie, mit Beharrlichkeit und Ideenreichtum, aber auch mit einer großen Portion kritischen Sehens und Denkens die konstruktiv treibende Kraft beim Entstehen der Anlage „Le Monde Merveilleux du Comté de Monam". Wer aber ist dieser Marcel Darphin, den viele „Nuller" als einen der großen Förderer des Spur-0-Gedankens betrachten? Ist er eine „unnahbare Größe" im Modellbahn-Hobby, als die er vom Autor als noch jugendlichem Eisenbahnfan verehrt wurde? Konnte er sich alles herstellen lassen, was er sich nur wünschte? War er „nur" der geistige Vater?

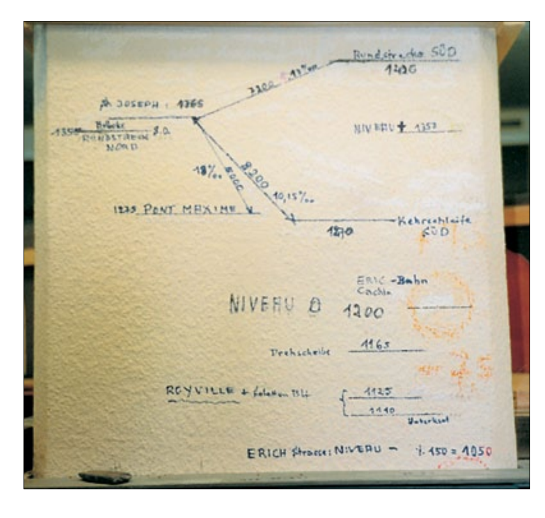
Wenn man ihn danach fragt, antwortet er mit Überzeugung, dass alles die Zusammenarbeit zweier sich ergänzender kreativer Persönlichkeiten ergeben hat. Das ist das Stichwort: Zusammenarbeit! Vieles hat Marcel Darphin durch gut koordinierte und eingefädelte Zusammen- und Mitarbeit anderer erreicht. Dies gilt für die Produktion von Fahrzeugen und auch ein gutes Stück weit bei der Anlage „Le Monde Merveilleux du Comté de Monam". Wenn man die Darphins, ihre Leidenschaft für die schöne Baugröße 0 kennt, begreift man, dass eine Reihe außerordentlich fähiger „Spezialisten" von sich aus mit Freunde an der Vervollständigung des Werks mitgeholfen haben.

Nach dem Abbruch der Vorgängeranlage an der Gubelstrasse in Zug (siehe MIBA Anlagenfibel 12 und MIBA 8/83) konnten es die Darphins nicht lassen – und planten eine neue Anlage! Dies entspricht dem Naturell des nun über 80-jährigen Marcel Darphin, der zum Glück in voller geistiger Frische, auch nach dem Abbruch der hier dokumentierten Anlage, bereits wieder



Erste Arbeiten im noch leeren Anlagenraum. Rechts Marcel Darphins damaliger Partner Dr. Erich Kalt, der 1985 als seinerzeitiger Hausbesitzer den Fabrikraum zur Verfügung stellte.





Einen exakten Gleisplan (der hier hätte abgedruckt werden können) hat es nie gegeben. Stattdessen gab es unzählige Ideen und Wünsche und jede Menge grober Skizzen und Zeichnungen, die einfach mit Kreide auf den Boden des Anlagenraumes übertragen wurden (links unten). Hier wurden auch probeweise die ersten Strecken und Weichenstraßen verlegt. Unten: An einem Pfeiler fixiert, der „Triangulationspunkt" für die festgelegten Niveau-Höhen.

kritisch weitere Vorhaben plant. Dass er immer wieder nach neuen Herausforderungen Ausschau hält, entspricht seinem ganzen Lebenslauf, seiner Philosophie, sei es im Berufsleben oder im Eisenbahn-Modellbau.

Ein Modellbahner-Werdegang

In der kleinen Stadt Zug am gleichnamigen See aufgewachsen, dominiert von der Rigi und dem Pilatus, zwei markanten Zentralschweizer Bergen, begann Marcel Darphins bewusst erlebte Eisenbahnzeit mit dem ursprünglich für vier Richtungen angelegten Bahnhof Zug. Anfangs der 30er-Jahre bewunderte er dort die internationalen Züge, Züge welche in die grosse Welt hinausfuhren: Berlin, Rom, Stuttgart, Mailand, Luzern, Zürich, Gotthard!

Der aus Berlin Anhalter Bahnhof kommende, bei der DRG als D 38 laufende Schnellzug (später D 14) mit seinem Wagenlauf Halle–Würzburg–Stuttgart–Singen (Htw.)–Schaffhausen– Zürich–Arth-Goldau–Gotthard–Mailand–Rom–Neapel mit seinen Kurswagen nach Luzern und dem Speisewagen Stuttgart–Arth-Goldau traf kurz vor 14 Uhr meist mit einer der damals ganz neuen „Buchli"-Lok Ae 4/7 in Zug ein. Dort setzte sich von hinten eine Rangierlok der Serie E 3/3 an den Zugschluss und kuppelte dort an die Wagen 2. und 3. Klasse, zog diese zurück und schob sie an die auf der Luzerner Seite des Zuger Keilbahnhofes bereitgestellte Ae 3/6 I oder II. Auf der ursprünglich ersten Strecke Zürich–Zug durch das „Säuliamt" via Affoltern am Albis führten noch die Dampfloks das Zepter – dies blieb haften! Und es war der Anfang einer Bahnleidenschaft.

Neugierig war der Sohn eines französischen Vaters und einer Schweizer Mutter von Kindesbeinen an. Kindheits- und Jugenderinnerungen setzten sich im Gedächtnis fest. Auf seinen Anlagen finden sich selbst 60 Jahre später noch Spuren davon, etwa in Form von Trammodellen der in den 50er-Jahren auf Busbetrieb umgestellten Zuger Bergbahn (blau) und der Elektrischen Straßenbahn Zug (ESZ, weiß).

Bereits als Zweieinhalbjähriger entdeckte er unter dem Christbaum eine unbekannte Miniaturbahn, wohl französischen Ursprungs. Sie bestand aus nicht mehr als einer Dampflok und zwei Wagen sowie einem auf einer Platte fest montierten Schienenoval. Mühe bereitete ihm das „Eingleisen" der Vorlaufachsen. Aber seinem „Gwunder" hielt die Bahn nicht allzu lange stand. Er demontierte die Schienen um andere Kombinationen zu versuchen, was nicht möglich war – und so landete das Ganze schlussendlich im Abfall!

Aber sein Unglück währte nur kurz: Anlässlich eines Einkaufs 1925 im Zuger Kaufhaus „Spörri", wohin ihn seine Mutter mitnahm, öffnete er im 1. Stock in der kleinen Spielsachenabteilung kurzerhand eine Verkaufsvitrine und nahm die Fahrzeuge und Gleise heraus – und baute auf dem Fußboden





Einbau der Rotonde des Depot Wadsak (M. Paul): links Astrid Cachin, assistiert von „Festhalter" Jean Florin, unter der Platte Michel Paul und Alain Baldit mit prüfenden Blicken auf die Stützen und Astrid Cachins Stichsäge. Oben rechts ist Richard Nussbaumer, der Schöpfer des Metallunterbaues, am Werk. Rechts die „Großbaustelle" im Rohbauzustand, in der „Sitzecke" bastelt gerade Frédéric Lutz.



flugs eine Anlage auf, sodass die Verkäuferin fast in Ohnmacht fiel, als sie den kleinen Marcel erblickte!

Später entdeckte er in einer Weihnachtsvitrine dann eine der berühmten Märklin-Be-4/6 der SBB in Baugröße I (S 64/3021), die Gotthard-Schnellzuglok, mit drei großen Lampen an der Front – welch ein Eindruck! Eine weitere Etappe der sich abzeichnenden Modellbahnerlaufbahn beginnt in einem Hotel in Locarno, dessen Direktor Michel aus der Züricher Gastgewerbe- und Modellbahnerdynastie im Jahr 1928 eine große und höchst beeindruckende Spur-1-Anlage in einem Bankettsaal aufgebaut hatte. Es ist wohl nicht verkehrt zu unterstellen, dass sich der jugendliche Marcel Darphin in diesem Ambiente ausgesprochen wohl fühlte! Die Folgen waren einschneidend: Nach Hause zurückgekehrt, erbat er sich einen Märklin-Katalog, den ihm seine Mutter anlässlich ihrer monatlichen Einkaufsfahrt nach Zürich im dortigen Kaufhaus „Jelmoli" kaufen sollte. Das darin enthaltene Mittelbild – heute würde man es wohl als Poster bezeichnen – war eine große Überraschung, welche bei Marcel Darphin einen bleibenden Eindruck hinterließ.

In den Schulferien musste er im elterlichen Betrieb mithelfen, zudem waren seine Eltern der Ansicht, dass es an der Zeit wäre, sich mehr um die Schule zu kümmern. Trotzdem fand er Zeit leere Flaschen zu sammeln, wofür er beim Apotheker 20 Rappen erhielt, welche er fleißig ansparte und schlussendlich 1930 in eine Märklin-Packung RS/65/13050/74/3 in Spur 0 eintauschte. Sein erster Märklin-Zug, und seine Eltern spendierten einen Trafo dazu. Als Hauptquelle für seine weiteren Aktivitäten dienten natürlich die herrlichen und fantasieanregenden Kataloge von Märklin!

Die Studienjahre verbrachte er in Lausanne und St. Gallen, wo er seine Matur, sein Abitur abschloss. Kurz darauf hatte er Gelegenheit nach Paris zu reisen. Viele Eindrücke blieben haften: die AL (Chemin de fer d'Alsace-Loraine) hinter der Grenze in Basel, in Paris dann im Gare de Lyon die PLM mit ihren großen, starken und schnellen Maschinen, den schönen Wagen, den in die Ferne fahrenden Zügen mit Schlaf- und Pullmanwagen! Was für Herrlichkeiten – und es wird verständlich, warum ihn diese Atmosphäre sein Leben lang prägte.

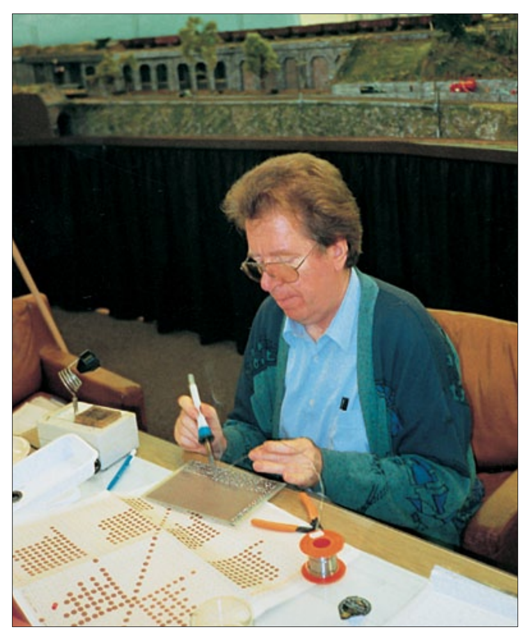
Ob große oder kleine Eisenbahn: Sie haben Marcel Darphins Leben begleitet, wo auch immer er seine Zelte aufgeschlagen hat. Mit leuchtenden Augen erzählt er von seinen Glücksfällen im Leben, die ihn beruflich in alle Kontinente und zuletzt nach Frankreich führten. Das zufällige Zusammentreffen mit hervorragenden und bekannten Modellbauern, mit Gleichgesinnten in aller Herren Länder oder Erlebnisse in, auf und an der großen

Welt der Eisenbahn. Zu vielen alten und jungen Mitstreitern hat er noch regelmäßig Kontakt, man trifft sich freundschaftlich verbunden, fachsimpelt und erzählt sich Neuigkeiten, erfreut sich am gemeinsamen Schaffen und dessen Ergebnissen. Marcel Darphin ist kein „Technokrat“, kein „vergifteter Nietenzähler“, kein „Wissensverstecker“. Im Gegenteil: Er kann eigene Fehler eingestehen, erzählt von Misserfolgen im Modellbau, hilft gerne anderen Modellbauern und gibt sein Wissen weiter, so gut er kann. Wer ihn um Rat fragt, kann sicher sein, dass er ernst genommen wird. Aber er hat seine Philosophie, seine Linie, seine Erfahrungen – warum sollte er es anders machen, es hat sich ja bewährt. Aber von Altbewährtem abzuweichen ist für ihn keine Frage des Prinzips, wenn es darum geht, einen Versuch zu wagen und etwas Neues auszuprobieren, das sich in seinen Augen lohnt. Marcel Darphin war und ist immer noch aufgeschlossen, ja allem Neuen gegenüber geradezu „neugierig“, als Modellbahner und auch darüber hinaus.



Auswechseln eines Weichenmotors mit Stangenantrieb im Bahnhof Chêne-Bougeries-Cachin durch Marcel Darphin und Richard Nussbaumer, der auf einer über zwei Stützen quergelegten Aluleiter über der Anlage „schwebt“. Unten Marcel Darphin beim „Kabelstricken“ unter erschwerten (Hitzewelle!) Bedingungen unter der Anlage; rechts Bernd Lenz beim Erstellen der Fahrstraßenmatrix.





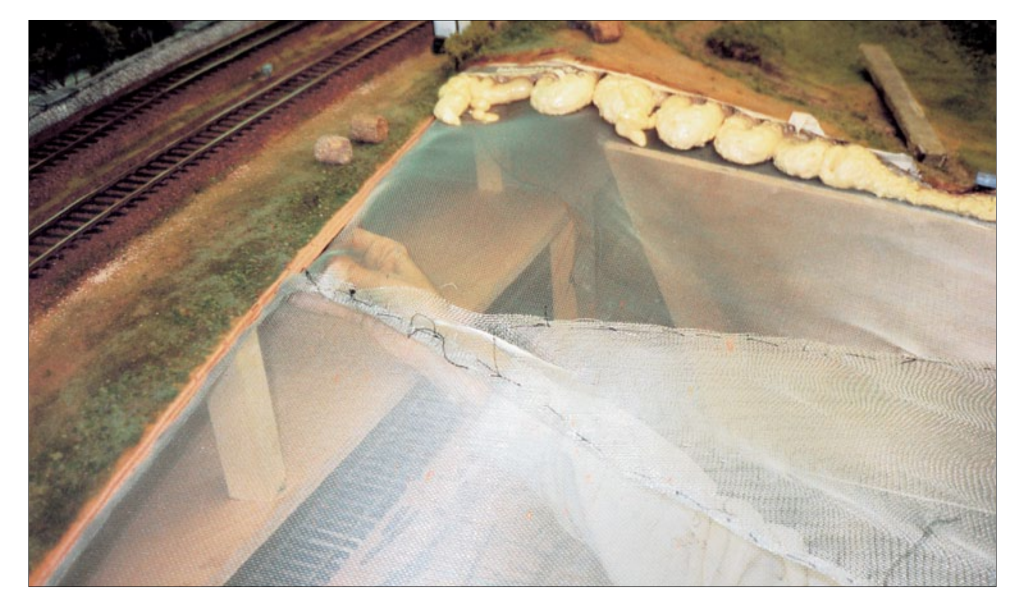
Beruf und Hobby verbinden

Nach dem Krieg war sein Arbeitgeber für lange Zeit ein bekannter deutscher Autohersteller. So konnte er auf vielen Reisen die Bahnen kennen lernen, in Deutschland natürlich, aber auch jenseits des Kanals – in England, dem damaligen Pionierland für alle Modellbahner Europas! Marcel Darphins Übergang vom Tinplate-Fan zum kompromisslosen Modelleisenbahner begann 1938/39, beeinflusst durch G.P. Keen, C. von Speyer, E. Klingelfuss und dem Hunzenschwiler Bahnhofsvorstand Käch – alles hervorragende Modellbauer der damaligen Zeit. Noch heute ist ein 1936 gebauter französischer Packwagen aus Karton mit Glasfenstern einsatzbereit für Anlagenfahrten. Gebaut hat ihn ein begnadeter französischer Modellbauer namens Marcel Rossi! Es kündigte sich eine Entwicklung an, die sich nach dem Krieg weiter verstärkte: zu Fine-scale.

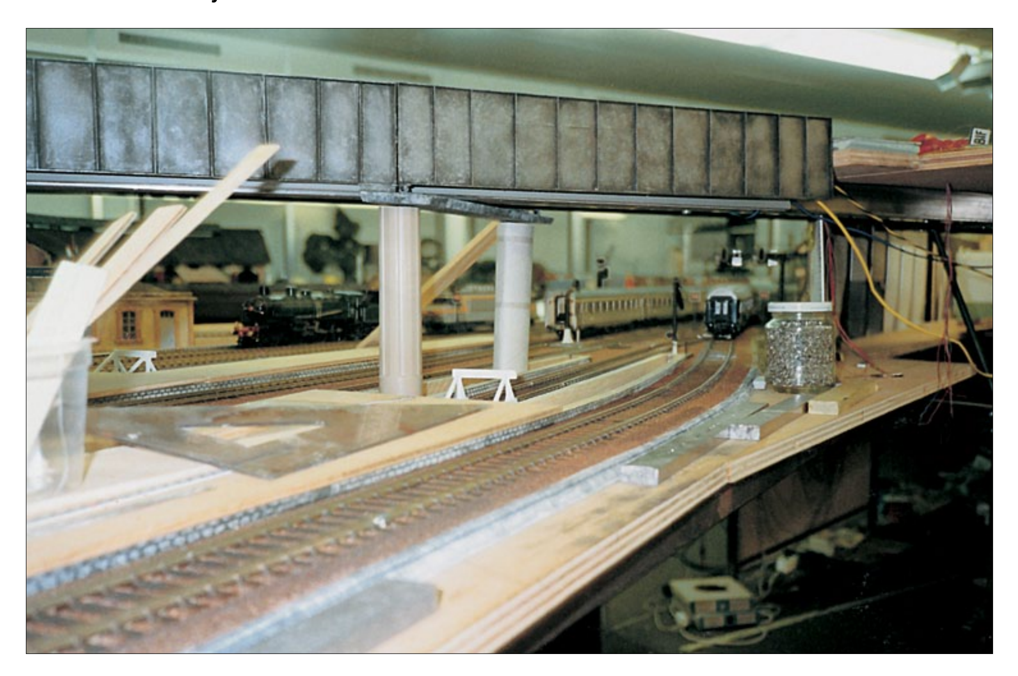
Wer weiß heute schon, dass ein VW lange vor dem bekannten Film „Herbi, ein toller Käfer“ in Paris in der Seine herumschwamm? Marcel Darphin hatte diese Idee. Der Käfer wurde mit einer Heckschraube versehen, abgedichtet, gesteuert wurde mit den Vorderrädern. Heimlich in der Marne getestet und dann mit dem zuständigen Pariser Polizeikommandanten bei einem Essen besprochen. Dieser war zunächst etwas skeptisch: „Ein etwas ungewöhnliches Unterfangen“, um dann doch zuzustimmen, „aber wenn es gestestet wurde: alors d'accord, wir schauen, dass sich der Bevölkerungsaufmarsch in geordneten Bahnen hält!“

Eines Tages wollte Marcel Darphin als Direktor von VW-France seine Händler nach Wolfsburg bringen um ihnen das große Autowerk und seine Philosophie näher zu bringen. Man dachte zunächst an einen Flug mit der „Caravelle“, bis jemand abwinkte: „Wenn das Flugzeug abstürzt, haben wir kein Händlernetz mehr!“ Also fragte Darphin bei der CIWL an. Sie offerierte einen „Hotel-Zug“ bestehend aus fünf Schlafwagen, einem Speisewagen, einem Packwagen und zwei Personenwagen für Konferenzen und den Aufenthalt. Nach fünf (!) Tagen waren alle Bewilligungen vorhanden. Am Sonntagabend ging es ab Paris als Nachläufer des „Arlberg-Express“ nach Basel, Liestal, Luzern und Cham, am Montsag besuchte man einige VW-Händler, nachmittags ging es weiter über Steinhausen (seinem Heimatort) und das Säuliamt nach Zürich. Anderntags reiste man nach Wolfsburg, direkt mit den Werkloks ab Gifhorn ins Werkareal. Am Donnerstagmorgen waren alle 110 Händler als Nachläufer des „Nord-Express“ wieder wohlbehalten in Paris! So verband Marcel Darphin seine Leidenschaft für die Eisenbahn mit seinem Beruf.

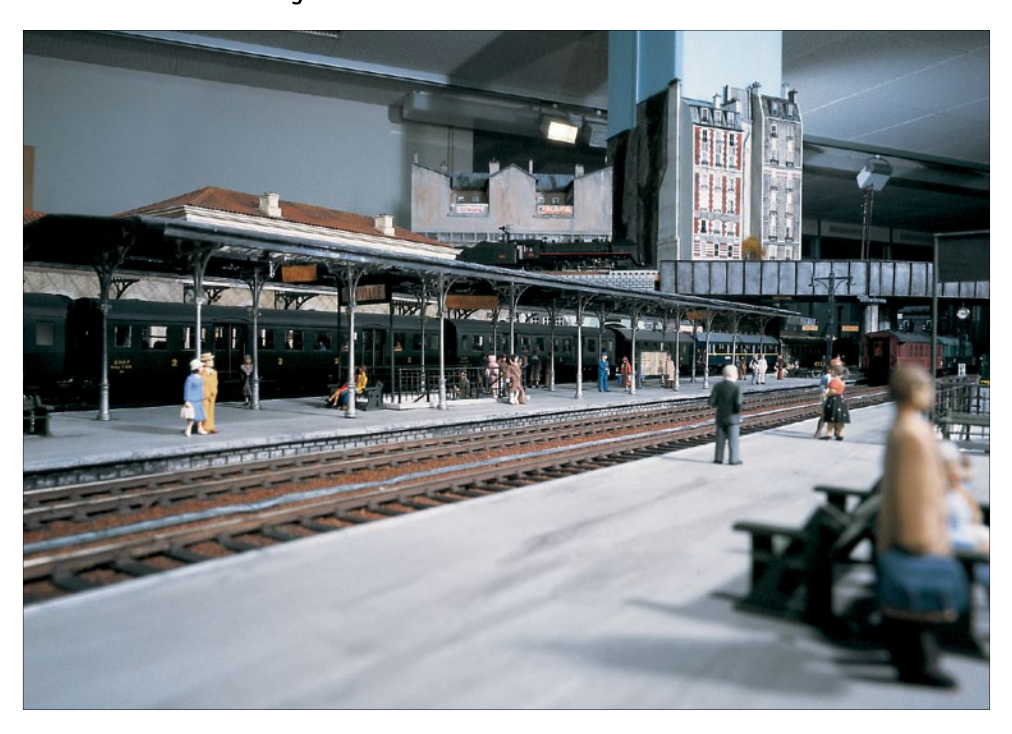
Zu jener Zeit entstand auch die erste Großanlage an der Gubelstraße in Zug, über welche die MIBA bereits 1983 berichtete. Frühere Darphin'sche Anlagen waren noch den Tin-Plate-Modellen angepasst, die auf ihnen verkehrten, vorwiegend Märklin-Fahrzeuge. Doch Marcel Darphin hatte schon damit begonnen, als SEAK-Mitglied eine modellmäßige Ae 4/7 zu bauen,



Geländebau à la Astrid Cachin: mit Metall-Fliegengitter bezogen, darüber Polyurethan-Schaum in Streifen nach dem Glätten, darauf Zeitungspapier. Unten letzte Bauarbeiten im Bahnhof Royville!



Bahnhofsszene in Royville. Im Hintergrund entsteht gerade ein Teil der „Säulenumhüllung" mittels Pariser Stadtgebäuden.



natürlich mit den damals besten Radsätzen von „Esma-Norma" des Schweizer Altmeisters im Modellbau, E. Siebenhaar. So vertiefte sich das Engagement in Richtung maßstäblicher Modellbau.

Aber erst nach seiner Pensionierung mit 65 Jahren begann Marcel Darphin mit dem Aufbau der hier beschriebenen Anlage, welche sich zu einer der schönsten und eindrucksvollsten 0-Anlagen in der Welt entwickelte. Bilder zeigen viel, den Nimbus der Anlage können sie kaum wiedergeben. Der Verfasser dieser Zeilen war viele Tage dort, hat sich alles genauestens angesehen, hat Notizen gemacht, nachgefragt – und ist sich sicher, noch lange nicht alles gesehen zu haben! Nun ist die Anlage verschwunden, sie musste abgebaut werden. Aber natürlich blieben die Fahrzeuge erhalten und viele Teile, wie etwa die Gebäude, wurden so demontiert, dass sie wieder gebraucht werden können – eines Tages vielleicht …

Zufall führt zum Ziel!

Einmal mehr spielte der Zufall eine Rolle, als Marcel Darphin Ende 1989 Astrid Cachin kennen lernte. Ausgebildet an der Kunstakademie von Santiago de Chile und an der Kunstgewerbeschule Zürich, hatte sie zudem von ihrem werkenden und bastelnden Vater viele Fingerfertigkeiten und Ideen geerbt. Schnell kam auch Marcel Darphins Leidenschaft zur Sprache: die Spur-0-Modellbahn und deren Fahrzeuge. Schon wenig später begann Astrid Cachin dem mit der Produktion der Darstaed-Lx-Schlafwagen beschäftigten Bekannten zu helfen und wirkte beim Einbau der Inneneinrichtung entscheidend mit.

In der ihr eigenen diplomatischen Art äußerte sie schon bald den Wunsch, die damalige Darphin'sche Anlage in Zug besichtigen zu wollen. Natürlich auch aus Neugierde: Sie wollte sehen, wo und wie ihr neuer Bekannter mit der Eisenbahn „spiele", wie sie heute schmunzelnd erzählt. Zu jener Zeit war dort nur ansatzweise etwas Szenerie vorhanden. Auf die Frage nach besserer Ausgestaltung erwiderte der Besitzer, dass er dies nicht könne, worauf Astrid Cachin erklärte: „Das möchte ich gerne versuchen!" Und so begann sie zum Erstaunen und zur immer größeren Freude von Marcel Darphin die Anlage zu vervollkommnen. Dabei erwies sie sich als wahre

Künstlerin, eine Bezeichnung, die durch ihr Wirken für die Ausgestaltung der Anlage ohne Übertreibung gerechtfertigt ist: Gebäude und Stützmauern, Inneneinrichtungen und Figuren, die Landschaft und die Detailgestaltung – die ganze Anlage lebt von den künstlerischen Handfertigkeiten von Astrid Cachin, von ihrer Beobachtungsgabe und von ihrem guten Auge, das Wesentliches vom wenig Wichtigen unterscheiden kann, und von ihrem Ideenreichtum, der seinesgleichen sucht.

Der Grundstein für eine langjährige Zusammenarbeit war gelegt. Gemeinsame Ideen und Visionen und schließlich das Zusammenwirken bei der Umsetzung – das alles setzt Achtung, Respekt und Sympathien frei. Und ist es bei alledem verwunderlich, wenn Astrid Cachin und Marcel Darphin es nicht nur beim gemeinsamen Modellbau beließen? Seit vielen Jahren sind sie glücklich verheiratet und haben immer noch gemeinsame Ziele, aber auch persönliche Wege, auf denen sie sich gegenseitig unterstützen! Das Ergebnis ist die Anlage „Le Monde Merveilleux du Comté de Monam“. Wer sie selber besuchen konnte, wird dem Berichterstatter zustimmen: Sie war ein kleines Wunder – mehr gibt es da kaum zu sagen!

Viele Mitwirkende

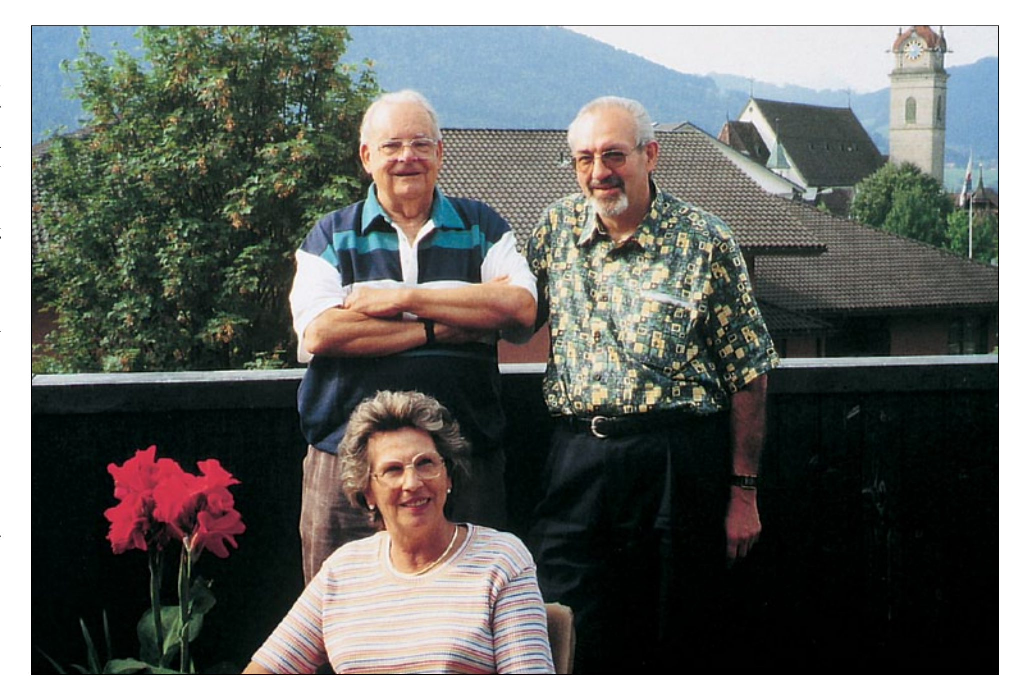
Dass eine so große, umfangreiche und detaillierte Anlage nicht die Arbeit nur zweier, wenn auch intensiv daran arbeitender Personen sein kann, wollen auch die beiden Hauptprotagonisten hervorheben. Viele haben, in ganz unterschiedlichem Ausmaß, mitgeholfen beim Entstehen der hier beschriebenen Anlage. Sie alle haben einen schönen Teil zum Gelingen des großen Werkes beigetragen, weshalb ihnen ein herzliches Dankeschön gebührt. In der Hoffnung, niemanden vergessen zu haben, sind dies: Bruno Bircher, Guy Boileau, Jeff Brickett, Christian Carl, Fa. Darstead, Karl Drescher, Robert Drescher, Jean-Carl Fedier, Jean Filliette, Jean Florin, Stefan Giebisch, Roland Haase, Charles Hamann, Max Heigl, Gérard Huet, Dr. Erich Kalt, Maxime Koellreutter, Bernd Lenz, Frédéric Lutz, Ruedi Merz, Richard Nussbaumer, Michel Paul, Gérard Quinet, Gilles Ramond, Anton Rust, Paul Sickert und Frau, Marcel Straumann, Jean-Louis Vuille, Walter Wadsak, Karl Walser.



Der Bau geht dem Ende entgegen. Blick auf die Bekohlungsanlagen des fast fertigen Depot Wadsak.



Fehlt nur der passende Anlagenabschluss. Astrid Cachin besorgt mit dem Farbroller die richtige Vorbehandlung der Wände für die endgültige Hintergrundbemalung. Unten, Jahre später: Die Spur-0-Anlage ist schon Geschichte (sprich: abgebaut), doch Astrid Cachin, Marcel Darphin und Autor Urs Nötzli sind frohen Mutes – weil Teile der Anlage bald wieder aufgebaut werden und die Arbeiten an dieser Broschüre abgeschlossen sind. ***Fotos: Archiv Marcel Darphin***

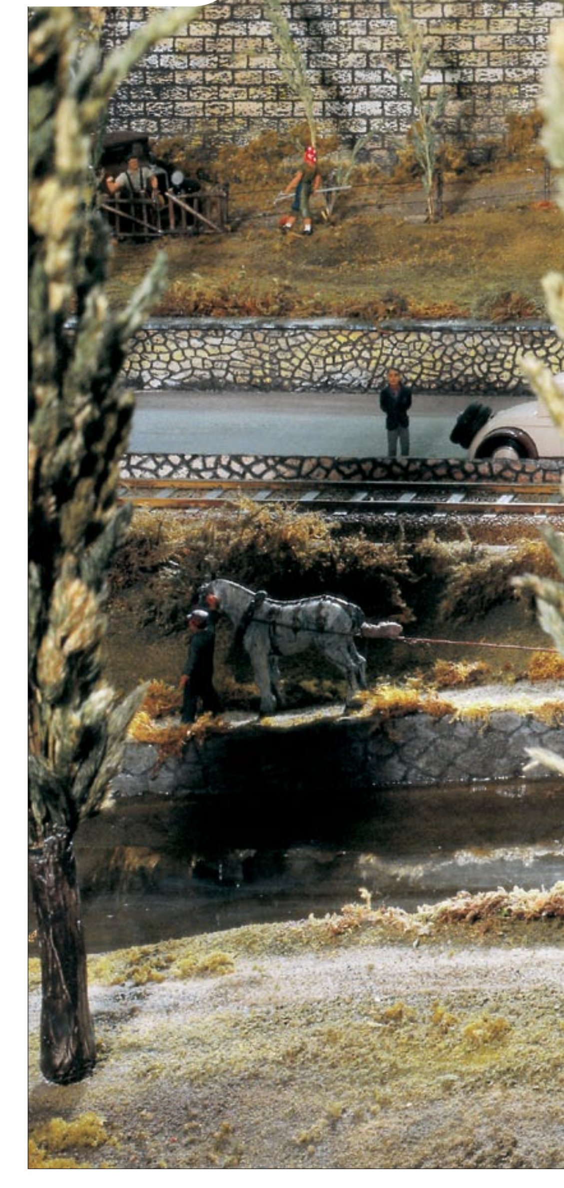


Aus der Provinz in die Ferne

Der Reisende aus der tiefen französischen Provinz, im Umland der Enklave der „Comté de Monam“ – benannt nach dem gleichnamigen Schloss „derer von Monam“ –, hatte es in den 50er-Jahren gegenüber seinen Vorfahren gut. Während jene noch tagelang auf Schusters Rappen oder allenfalls per Pferdefuhrwerk unterwegs waren, bringt ihn die schmalspurige elektrifizierte CFD (Compagnie des chemins de fer départementaux) von seinem heimatlichen Dorf in die nächste kleine Provinzstadt des Herzogtums, Eric-les-Grien. Die Bahnstrecke fügt sich zusammen mit einem schmalen Flüsschen und einer Landstraße ins enge Tal. Bei der recht gemütlichen Fahrt im Schmalspurzug kann man sich einiges an Bildern erhaschen, so das Weingebiet des hier gekelterten „Clos Monam“ (Appelation contrôlée). Die schiffbar gemachte Angèle begleitet uns auf der Fahrt im Schmalspurzug. Weiter hinten verbindet inzwischen eine Regelspurstrecke unser Städtchen mit der nächsten Provinzstadt und schließlich mit der Hauptstadt der Grafschaft Monam, Royville.

Ah – das Flüsschen hat es in sich! Früher der einzige Transportweg der Gegend, dient es heute vor allem als Touristenattraktion: Bei der Haltestelle „Cibert“ besteht die Möglichkeit von der CFD auf eine Barkasse umzusteigen. Ein Fotograf ist dabei, die Szene auf Film zu bannen – und so ganz ist nicht ersichtlich, ob sein Motiv dort im Wasser dümpelt oder es doch eher jene vollbusige und miniberockte Velofahrerin ist. Der Schleusenwärter wartet gelangweilt derweil bei seiner Handkurbel. Unten schäumt und sprudelt es aus der nicht ganz dichten alten Schleuse. Mittels eines Treidelpferdes wird ein beladener Schleppkahn zur Schleuse gebracht, weswegen die Barkasse „Colette“ noch nicht ablegen kann.

Ein eiliger Autofahrer ist hier wohl kürzlich nach Überqueren des Flüsschens vom Schmalspurzug überrascht worden, Bremsspuren deuten darauf hin. Weiter unten teilt sich die Wasserstraße, am Nebenarm liegt ein Wasch-







Szene am Kanal „Angèle“. Ein Treidelpferd zieht die „Péniche“ (Schleppkahn von Sikkert). Die Pappeln bestehen aus jeweils einem Fleischspieß als Stamm, Äste aus vorbehandelten jungen Gräsern, am Stamm umwickelt mit dünnstem schwarzem Nähfaden, zur Fertigstellung des Stamms wird Modelliermasse verwendet. Die Schiffsnummer ist doppeldeutig: eindeutig Spurweite des Vorbildes in Millimeter, aber auch 1:43,5 als Modellmaßstab (unten links). In der Mitte: Fischers Fritz fischt – einer in der Hand, zwei im Korb neben sich. Unten rechts die im Text erwähnten Waschfrauen im Waschhaus.







Die abfahrbereite Barkasse „Colette" in Cibert. Gleich wird sich der Wasserstand senken. Kanal, Schiff und Schleuse wurden vom Ehepaar Sickert liebevoll erstellt. Sobald ein Fotograf tätig wird, stehen interessiert viele Schaulustige herum.

Das im Bild rechts stehende, von Karl Drescher erbaute Bahnwärterhaus an der CFD-Haltestelle Cibert steht noch heute im Original als Block Rickenbach auf der Gotthardstrecke zwischen Immensee und Arth-Goldau.

haus. Zwei Frauen knien am Wasser – und waschen tatsächlich. Nichts von den „lustigen Weibern in der Waschküche“: Sogar die Feuerstelle für die Warmwasseraufbereitung ist vorhanden. Ob der Fischer nebenan seiner Frau auch einen Fang zum Mittagessen heimbringt? Den Eisenbahnfan wird noch interessieren, dass hier gelegentlich auch Malletdampfloks durchfahren, so heute die Lok 401 mit einem Güterzug samt einigen aufgeschemelten Regelspurwagen.



Das schöne Schleusenwärterhaus am Kanal. Gute Beobachter können die nichts voneinander wissenden Katze und Ratte erkennen! Idee und Realisierung durch Astrid Cachin.

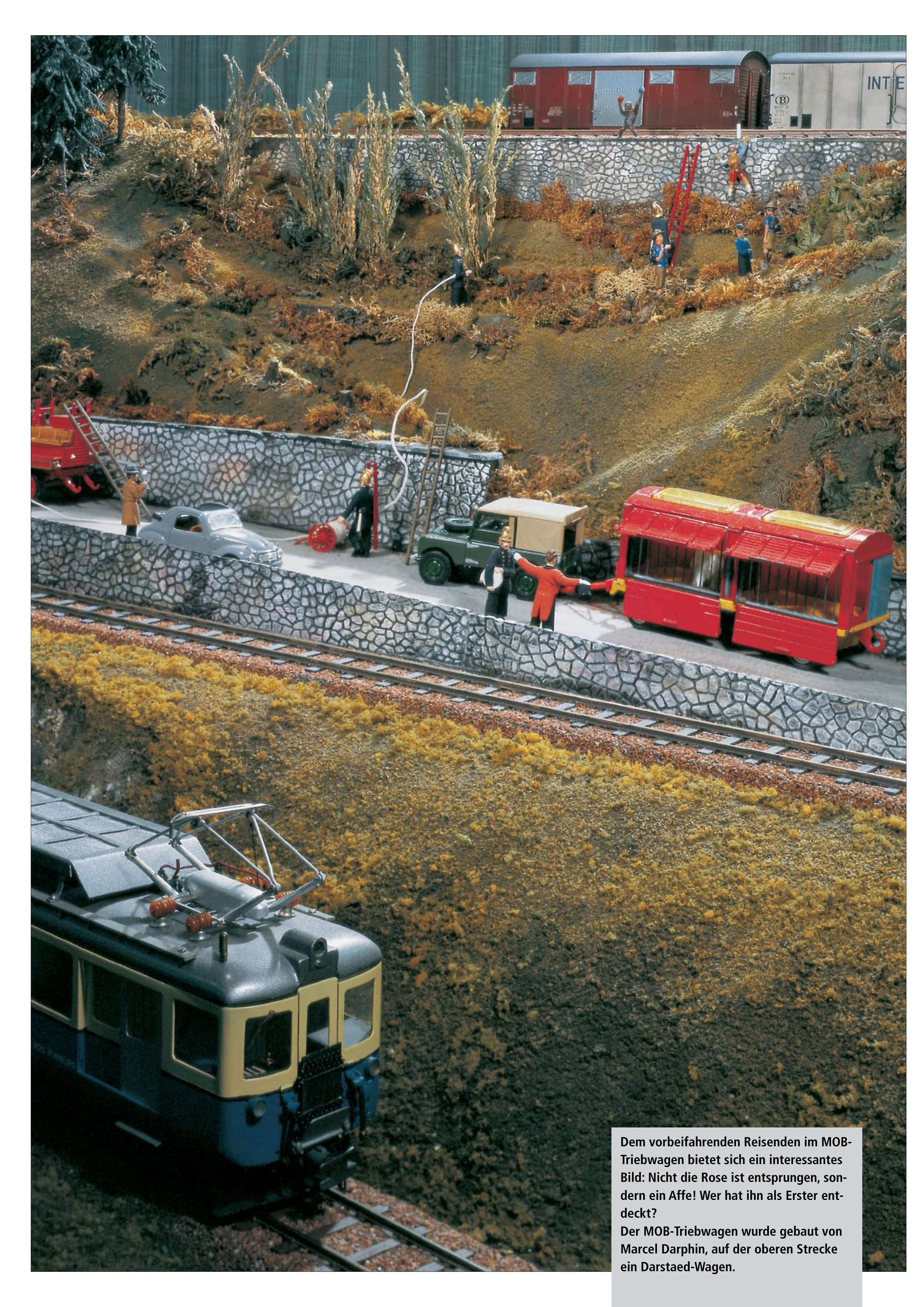
Vor Eric-les-Grien

Nach dem Überqueren der Landstraße nähert sich die Schmalspurtrasse dem Hang und dem Gleisdreieck vor der Endstation. Oben, auf der Hauptstrecke der SNCF, der französischen Staatsbahnen, die das kleine Fürstentum durchquert, genauer: bei der „Bifurcation Lutz“, ist die Bahnwärtersfrau mit dem Aufhängen der Wäsche beschäftigt. Neben dem Haus ist ein Schienenvelo deponiert. Ein Hangrutsch auf der Bahnstrecke musste unten auf der Departementstraße provisorisch abgesichert werden.

Wer genau hinsieht, kann dem Velo- und Motorradmechaniker Cachin zuschauen, der regelmäßig bei gutem Wetter seine Arbeiten außerhalb des Gebäudes erledigt. Es stört ihn nicht,

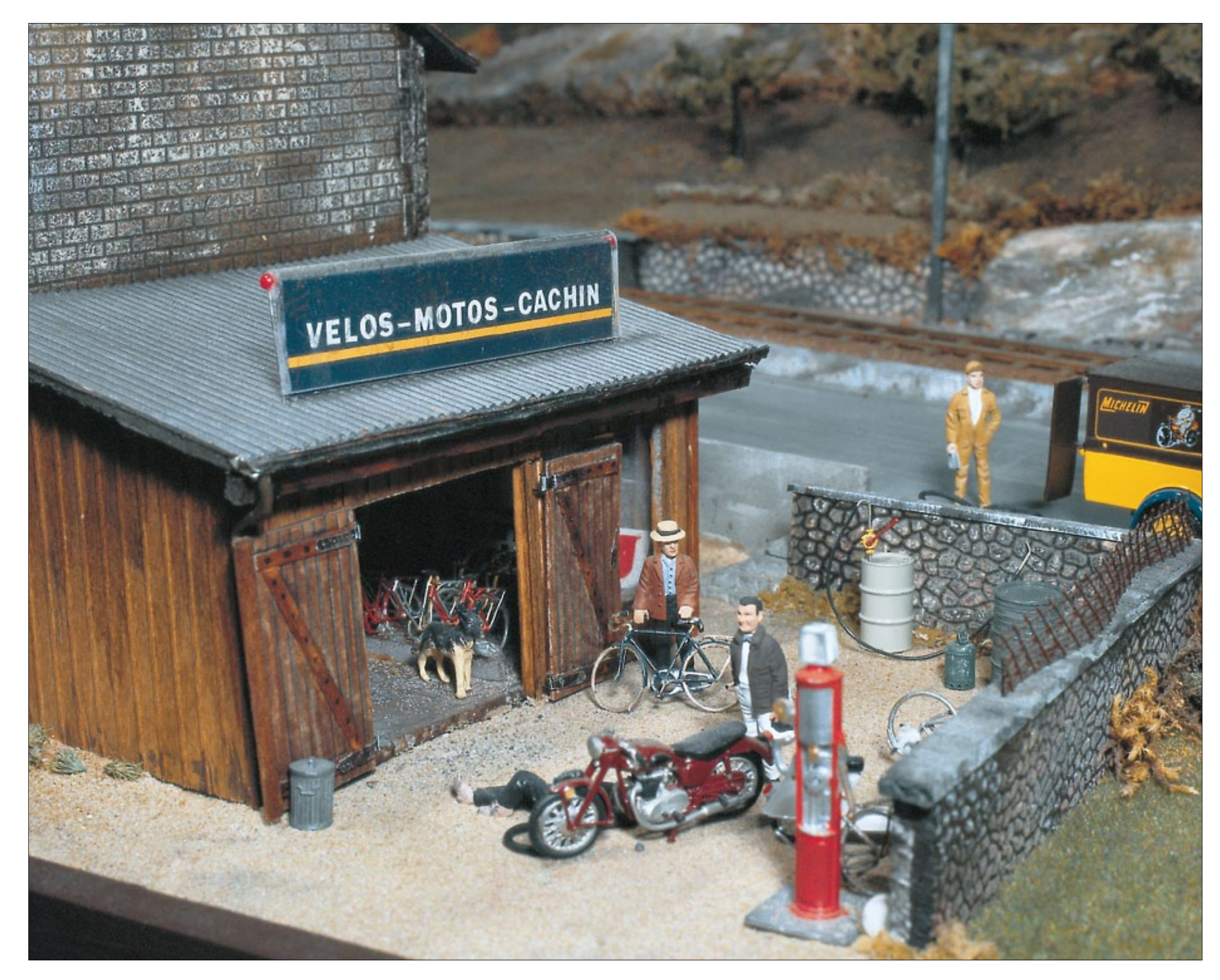


An der oberen Schleuse trifft man den kleinen Marcel beim Füttern der Schwäne.



Dem vorbeifahrenden Reisenden im MOB-Triebwagen bietet sich ein interessantes Bild: Nicht die Rose ist entsprungen, sondern ein Affe! Wer hat ihn als Erster entdeckt?
Der MOB-Triebwagen wurde gebaut von Marcel Darphin, auf der oberen Strecke ein Darstaed-Wagen.

Die „modernste“ Fahrrad- und Motorradwerkstätte der gesamten Grafschaft Monam wurde natürlich von Astrid Cachin geschaffen!



Links das Waschhaus von Eric-les-Grien, rechts das Wohnhaus des Mechanikermeisters Cachin, dazwischen ein ländliches Stillleben. Rechts die Statue der Ehrenbürgerin „Astrid“ der Grafschaft Monam. Der Zaun entstand aus einem Orangennetz.





auf dem Boden liegend zu arbeiten. Und so lässt er kaum eine Möglichkeit zu einem „Schwatz“ aus, nicht zuletzt mit weiblichen Passanten! Zum Betanken der Zwei-, Drei- und Vierräder ist eine uralte Zapfsäule vorhanden. Natürlich gehören auch Schmierfett- und Ölfässer sowie ein Pneulager dazu.

In einer scharfen Kurve wird der „Place des Arcades“ des schmucken Städtchens erreicht. Links die Altstadt mit ihren unter den Arkadenbögen versteckten Geschäften und kleinen Handwerksbetrieben. In der „Boulangerie“, der Bäckerei, liegen hinter dem Korpus die herrlich duftenden Brote im Gestell. Ein paar Schritte weiter folgt das Domizil des Gemüsehändlers, welcher immer frisches Gemüse und Obst bereithält.

Am schönen historischen Ziehbrunnen, offenbar ein Anziehungspunkt der Touristen, wird das Ehepaar Uschi und Rolf Ertmer fotografiert! Schon halb unter den Arkaden bedient ein Kellner die Gäste des Cafés. Was wohl des Postboten Fahrrad vor dem Briefkasten verloren hat – keine Spur des Beamten, obwohl die Post in den prallvollen Satteltaschen verteilt werden müsste? Ob er Mme. Dupont das erwartete „Deux-pièce“ zustellt?

Näher beim Bahnhof, an der „Rue de la Gare“, finden wir einen Zeitungsladen sowie eine Parfumerie mit Coiffeursalon, genannt „Pénélope“. Vor dem Blumengeschäft stehen stilgerecht zwei große Blumentöpfe. Der brevierlesende Curé in seiner schwarzen Soutane wartet anscheinend auf den Bus.

Die Herberge „Hôtel Restaurant Bar de la Gare“ mit diskretem Nachtleben wartet auf Gäste. Über den Häusern quietschen die Bremsen des aus Royville eintreffenden Doppelstockzuges, gezogen von einer SNCF-141-TD.

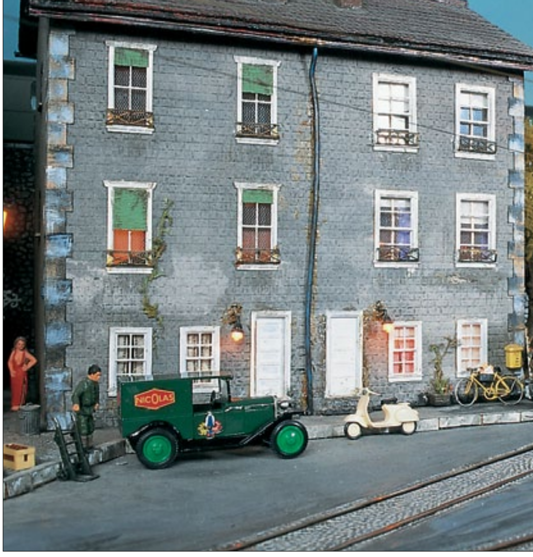
Der Kleinstadtbahnhof

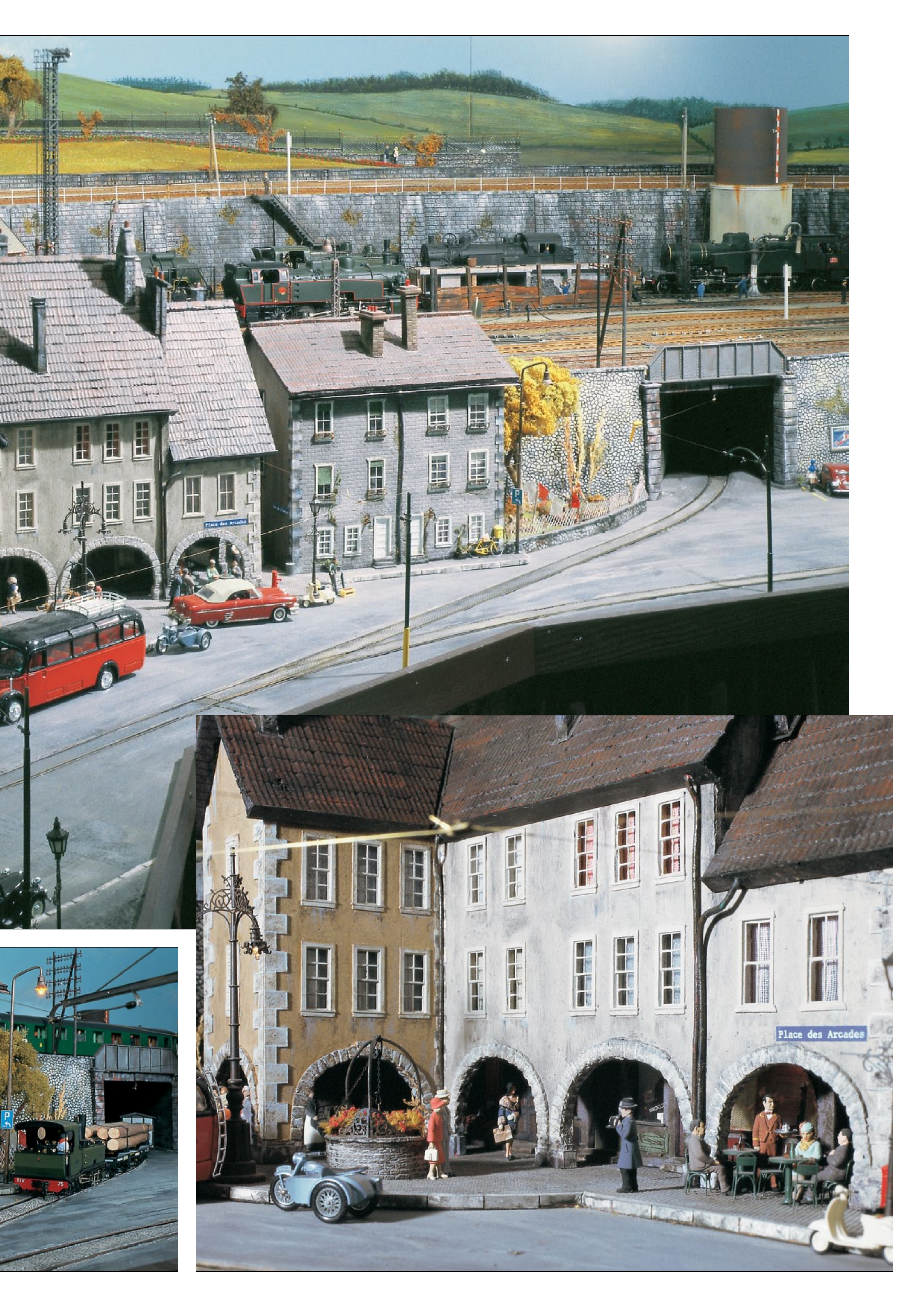
Das Bahnhofsgebäude von Eric-les-Grien empfängt die Reisenden in einer großen Schalterhalle im Erdgeschoss, deren Fortsetzung unter den Geleisen zu den Perrontreppen auf die Gleisebene führt. Hotelomnibusse warten auf Gäste. Glück hat ein Passant, der seine Notdurft in einer versteckten Ecke des Bahnhofsgebäudes verrichtet, ist doch gerade kein Flic in der Nähe! Für Eisenbahnfreunde ist der kleine Bahnhof

Ganz oben über der SNCF-Magistrale (mit BB 63 000) ein Schlosspark mit Musikpavillon, darunter das kleine Bw der Stichbahn. Ein schönes Gesamtbild der Altstadt mit einfahrendem MOB-DZe 6/6, welcher den Westkopf des Gleisdreiecks von Eric-les-Grien befährt. Links der Rebberg des Schlossgutes „Clos de Monam“.

Unten links: Die CFD-Lok 75 (G. Boileau) mit geschemeltem Zementwagen bei Cibert, im Vordergrund eine Hipp’sche Wendescheibe. Diese Lok transportiert auch Langholz (Mitte), hier bei der Ortsdurchfahrt in Eric-les-Grien nach Chêne-Bougeries-Cachin. Das Haus ist das Erstlingswerk von Astrid Cachin und steht im Original in Unterägeri. Unter den Bögen der „Place des Arcades“ in der Altstadt von Eric-les-Grien hat der Fotograf das Touristenehepaar Uschi und Rolf Ertmer vor der Linse (unten ganz rechts). Die Häuserpartie, gebaut von Astrid Cachin, hat ihr Vorbild im französischen Arbois.







Place des Arcades
Place des Arcades



Aus der Unterführung unter dem Gleisvorfeld von Eric-les-Grien fährt der „Golden Mountain Pullman Express“ über den Ostkopf des Gleisdreiecks zum Bahnhof. Hoffentlich öffnet der „Pompier“ (Feuerwehrmann) den Hydranten nicht bei der Kontrolle! An der SNCF-Bekohlungsanlage stehen einige Reserveloks unter Dampf, dahinter die Stiege zur Magistrale für den Streckenwärter. Man beachte den von Astrid Cachin gekonnt gemalten Hintergrund!


Rue de
la Gare

natürlich klares Ziel, denn hier befindet sich – vom Perron des Kopfbahnhofes aus sichtbar – eine kleine zweigleisige Remise, wo zwei 131er-Tenderloks gemütlich vor sich hin „brutzeln“.

Ein schönes Stellwerk steht an der hinteren Mauer, darüber führt der Weg zu der gediegen angelegten Parkanlage. Mit einer einfachen Bekohlungsanlage, Wasserturm und Wasserkran sind die wichtigsten Einrichtungen vorhanden um die Dampfloks mit Betriebsstoffen zu versorgen. Die Ausfahrgeschwindigkeit ist mit 30 km/h signalisiert.

Die Brückenbauwerke der Magistrale überqueren das Bahnhofsvorfeld von Eric-les-Grien sowie die Bahnhofstraße mit dem Schmalspurgleis. Auf dem großen Bild donnert die von Jean Florin gebaute Pacific 231 der PLM darüber. Hinter dem „Autorail Picasso“ ist das Stellwerk erkennbar. Die Brücke mit der oben liegenden Fahrbahn wurde von Bruno Bircher gebaut, die Fachwerkbrücke mit innen liegender Fahrbahn wurde von Christian Carl gezeichnet und geätzt, der Zusammenbau erfolgte durch Martin von Meyenburg.





Einsteigen in die grosse Bahn!

Aber wir müssen uns beeilen, sonst verpassen wir noch den bereitgestellten rot-beigen „Autorail Picasso“ mit seinem seitlich erhöhten Führerhaus. Doch zuerst muss am Schalter ein „Billet“ erstanden werden, derweil der 8-jährige Sohn an der obligaten Personenwaage unbedingt einen mit Eisenbahnmotiven versehenen Kartonbeleg für seine 32 kg herauslassen will!

Die nicht allzu großen Abstellanlagen des Bahnhofs bieten auch für eingefleischte Eisenbahnfreunde einige „Zuckerstückchen“: ältere SNCF-Schnellzugwagen mit Schwanenhalsdrehgestellen oder die schönen mit Schürzen versehenen „Voiture DEV“ (Division des études voitures et wagons) in den verschiedensten Grüntönen. Hier endende Kurswagenläufe internationaler Züge geben sich ein Stelldichein, vornehmlich Schlafwagen stehen tagsüber in den Abstellgleisen. Die eher beengten Verhältnisse machten sogar den Einbau einer Dreiwegweiche in den hinteren Gleisen erforderlich.

Unser Blick fällt auf die sofort reagierende junge Dame, der ein Luftstoß ihren Mini-jupe hochhebt und kurzzeitig seidene Reizwäsche offen legt. Für weitere Gedanken bleibt uns keine Zeit, denn es heißt einsteigen – unser „Picasso“ fährt ab!





Letzte Einkaufsmöglichkeit am Bahnhof Eric-les-Grien. Hochbetrieb für die Taxifahrer, man beachte die Warteschlange! Vor dem Haus stehen die im Text erwähnten Blumentöpfe aus den Deckeln von Zahnpastatuben.

Links die Zuger-Bergbahn-Tram, erstellt von Terry Russel (GB).

Rechts: Unter der typischen Tramway-Oberleitung der Stadtstrecke vor dem Bahnhof Eric-les-Grien wartet der „Golden Mountain Pullman Express“ auf Fahrgäste.

Chauffeur, Gepäckträger, offene Limousine: die Dame, die hier am Bahnhofsportal empfangen wird, gehört offenbar zur „besseren Gesellschaft“ .


COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS ET DES GRANDS EXPRESS EUROPEENS
GOLDEN MOUNTAIN PULLMAN EXPRESS
M.O.B.
M.O.B.
COMPAGNIE INTERNATIO
TAXI
Kodak

CORA
LAPARCERIE
Entre Rhône
et Ventoux
...le rail
UN PLAISIR ROYAL



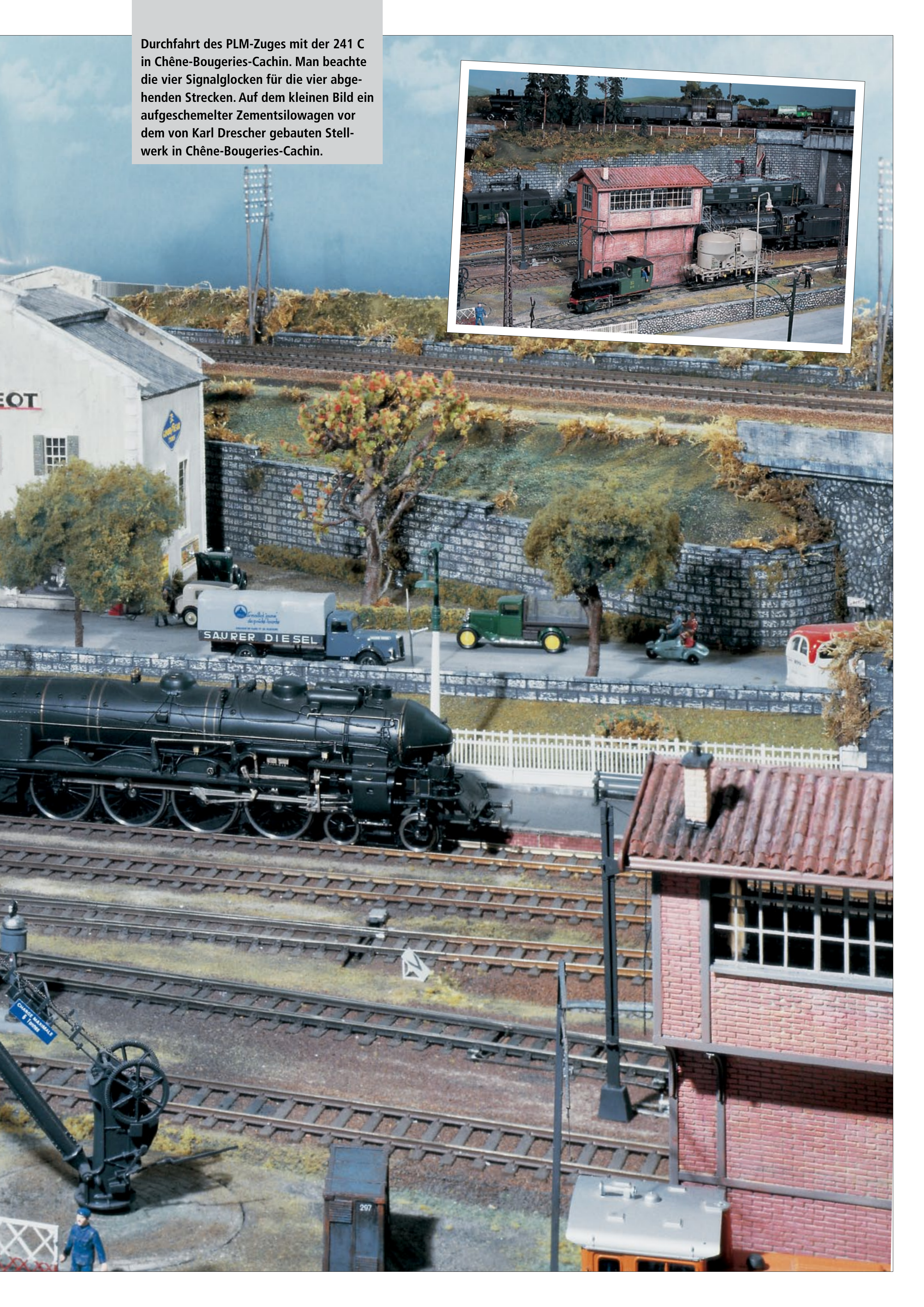


Zwei Schweizer Güterzüge begegnen sich, geführt vom Krokodil Ce 6/8 II (Lombardi/Metrop) und von einer A 3/5 (Beeson/Fontanaz). Der hinter der Dampflok gereihte Hochbordwagen aus Sperrholz, mit Nemec-Profilen eingefasst, mit Federung, Dämpfung und Federpuffer versehen, war das Fine-scale-Erstlingswerk von Marcel Darphin aus dem Jahr 1952.

Links: Endstation Eric-les-Grien der SNCF (oben) und der CFD (unten). Der Werbekasten auf dem schmalen Bahnsteig besteht aus einer Streichholzschachtel, welche über einen Lampenmast montiert wurde. Die ursprünglich normalspurige Tram von San Francisco wurde umgespurt und mit der Aufschrift „Darstaed - Cachin" beschriftet. Sie wird nur für VIPs eingesetzt!

Unten links: Perronwartehalle (M. Paul) mit angebautem Gepäckwagenaufzug in Eric-les-Grien. Unten die Einfahrt des Doppelstockzuges in Eric-les-Grien.


PEUGE
F. ROBERT



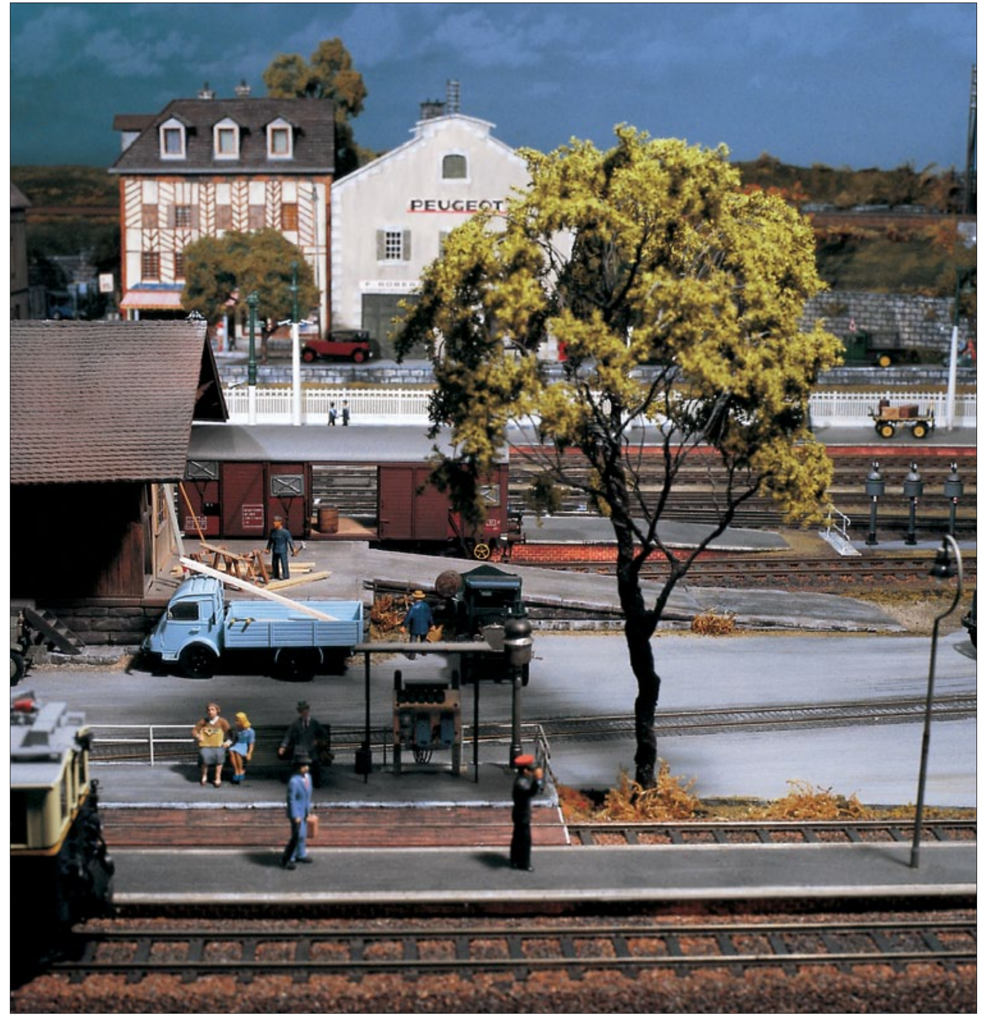
Durchfahrt des PLM-Zuges mit der 241 C in Chêne-Bougeries-Cachin. Man beachte die vier Signalglocken für die vier abgehenden Strecken. Auf dem kleinen Bild ein aufgeschemelter Zementsilowagen vor dem von Karl Drescher gebauten Stellwerk in Chêne-Bougeries-Cachin.



Das Empfangsgebäude von Chêne-Bougeries-Cachin (F. Lutz) mit Litfaßsäule (J.L. Vuille) auf dem Vorplatz

Über das Gleisfeld von Chêne-Bougeries-Cachin führt die aus Holz und Karton gebaute Passerelle von Frédéric Lutz.

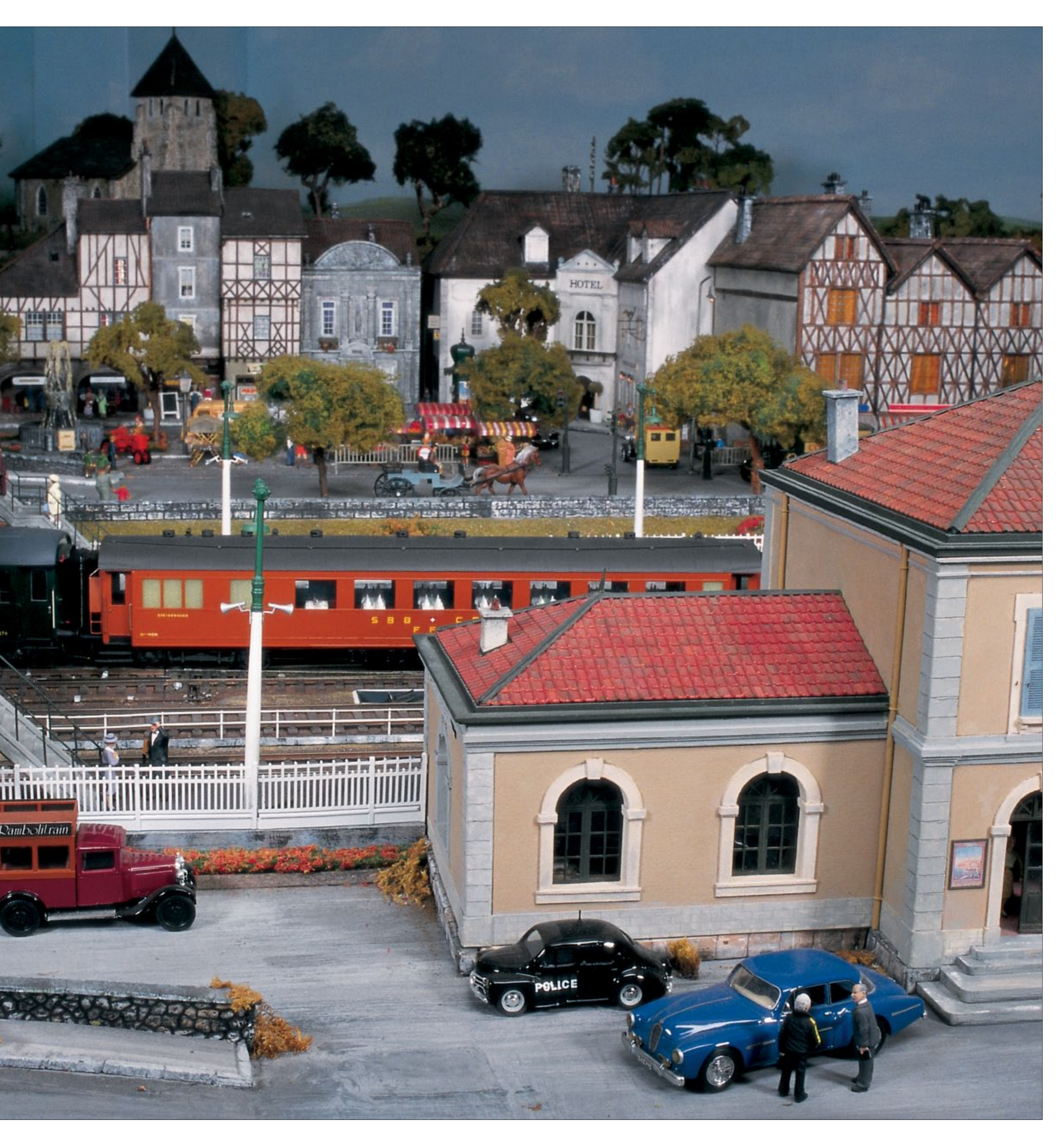
Haltestelle der Schmalspurbahn mit dem sich in Reparatur befindenden Güterschuppen





Erster Halt: Chêne-Bougeriés-Cachin

Auf der Fahrt im brummenden Dieseltriebwagen in die nahe gelegene Hauptstadt Royville ist vieles zu sehen: ein stillgelegter Steinbruch, Weinreben, Felder und Wiesen, Bahnwärterhäuser geben idyllische Motive ab. Am nächsten Halteort Chêne-Bougeries-Cachin mündet die Doppelspurstrecke in die wichtige französische Magistrale



ein. Hierher hätte man auch mit der schmalspurigen CFD, wenn auch mit Umsteigen und längerer Fahrzeit, gelangen können. Gleich neben dem Bahnhofsgebäude wartet eine blaue Tram. Weiter vorn ist der SNCF-Locotracteur damit beschäftigt, einen gedeckten Güterwagen auf einen Rollschemel zu schieben.

Hier würden sich das Aussteigen und eine kurze Besichtigungstour jedenfalls lohnen: „Le Pont Astrid“, eine Straßenüberführung und eine Passerelle über den Bahnhof stellen die Verbindung vom Bahnhof zum Städtchen her. Praktischerweise ist Markttag, sodass man sich etwas für den leeren Magen zu Gemüte führen und gleichzeitig dem Treiben zusehen kann. Schöne Riegelbauten umsäumen den Marktplatz, wo emsiges Treiben herrscht. Der Duft und der Anblick von frischem Gemüse, Früchten, Brot, Käse und Fisch macht es dem Passanten nicht leicht weiterzugehen. Vorbei an der „Mairie“, am „Hôtel Chat Noir“, an vielen Läden und an der Peugeot-Garage um die Ecke gelangt man zu einem beschaulichen Gartenrestaurant, wo man es sich wohl ergehen lassen kann.

Oben an der Gasse lässt sich gelegentlich der Blick auf einen vorbeifahrenden Zug erhaschen. Dies alles könnte man machen in Chêne-Bougeries-Cachin – aber unser Zug hält nicht allzu lange. Ein kurzes starkes Brummen und unser Triebwagen X 3800 setzt sich wieder in Bewegung.

Typisch französischer Friedhof mit viel Stimmung und Ambiente. Vorne links das gemalte Kirchenfenster ist leider nicht mehr gut zu erkennen.



Der Treppenaufgang mit Eingang zur Kirche wird von zwei Nonnen flankiert. Die doppelgleisige Hauptstrecke führt in großem Bogen an dem Gelände vorbei.



Nebst anderen Ladengeschäften findet der Eisenbahnbegeisterte in Chêne-Bougeries-Cachin ein Darstaed-Fachgeschäft – welch ein glücklicher Zufall!

Vom fahrenden Zug aus bietet sich dieser Blick in die Gartengastronomie des „Hôtel Chat Noir" (Schwarzer Kater) – oder auch in mehr oder weniger gepflegte Hinterhöfe (unten). Natürlich alles arrangiert und gestaltet von Astrid Cachin.



Der Schrotthändler steht kurz vor dem Abschluss eines Deals über eine antike „Neuerwerbung“, im Hintergrund Darstaed-Güterwagen auf der Magistrale.

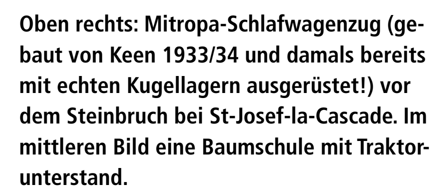


Schrebergartenromantik wird in der Kolonie „Hinter den sieben Gleisen“ geboten.









Oben rechts: Mitropa-Schlafwagenzug (gebaut von Keen 1933/34 und damals bereits mit echten Kugellagern ausgerüstet!) vor dem Steinbruch bei St-Josef-la-Cascade. Im mittleren Bild eine Baumschule mit Traktorunterstand.



Eine Fahrt des TGV über die Darphin'sche Anlage war zwar nicht unbedingt epochengerecht, machte aber viel Spaß. Da lässt es sich für ein paar Augenblicke verschmerzen, dass die neue Zeit Einzug hält!

Weichenstraßen im Gleisvorfeld von Royville, im Hintergrund gehts zur Zufahrt in die unterirdischen Abstellgruppen.

In der Epoche III herrscht an den Laderampen und Freiladegleisen des Güterbahnhofs von Royville noch reger Betrieb.

Hier befindet sich die Abzweigung, die zu den unterirdischen Abstellgruppen führt.

Ausfahrt des Scandinavien-Express aus Royville. Er wird gebildet mit Wagen der SNCB und DSB. Vorne rechts ein „Eigenbau-Engländer“ von Marcel Darphin.

Royville

Nun unterqueren wir die Doppelspurstrecke, gelangen in einen Einschnitt, anschließend zweigt rechterhand die Zufahrt zum „Dépôt Wadsak“ und zum Rangierbahnhof ab. Entlang einer Stützmauer, mit oben liegender Bahnstrecke, welche die Strecke nach Royville überquert, gelangen wir in die ausgedehnten Anlagen der Hauptstadt. Links liegen schon die Güteranlagen von Royville, die uns das Erreichen unseres Reiseziels ankündigen.

Vorwiegend Kühlgüter werden an der gedeckten Halle von den Stef- und Interfrio-Waggons in Lastwagen mit den typisch französischen schwarzen Nummernschildern umgeschlagen. Zwei Drehkräne werden benötigt um Behälter umzuladen. Um die Lichtraumprofile der offenen Wagen zu kontrollieren, sind wegklappbare Lademaße vorhanden.

Um entlang der Gleise gehen oder diese überschreiten zu können, eignen sich die abgedeckten Schächte für Drahtzüge und Kabel hervorragend. Ein herrliches verglastes Stellwerk steht an strategisch günstiger Lage. Jeder Eisenbahnfreund oder -fotograf wird die Beamten dort um die tolle Sicht beneiden! Die drei Stellwerker und ihr „Inspecteur“ stehen gelangweilt an den Fenstern – oder beobachten sie den Bahnverkehr? Hinter ihnen sind „les Saxby“, die für Frankreich typischen langen Stellhebel mit Pedalverriegelung sichtbar. Vor dem Gebäude stehen vier Läutewerke. Typisch französisch auch die weißen „contre rail“, die Radlenkerstützen.

Unter einer großen doppelspurigen Kastenbrücke hindurch gelangt unser Z 3800 wohlbehalten und weich anhaltend auf „Voie 3“ des Bahnhofs Royville zum Stillstand. Türen werden geöffnet und die Reisenden verteilen sich auf dem Perron, während der Bahnhofslautsprecher plärrend die nächsten Anschlüsse durchgibt.

Das Zentralstellwerk von Royville. Der Locotracteur verschiebt einen Verstärkungspackwagen (gebaut von M. Rossi).



Z
30
Z
30
COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS - LITS
BAGAGES
1027


VOIE 2
VOIE 3

Die Ankunft oder Abfahrt von internationalen Luxuszügen bietet dem Betrachter allerlei Sehenswertes, wobei die Fahrzeuge eher den Eisenbahnfreund interessieren werden. Raum für Klatsch und Tratsch bieten jedoch vor allem die Passagiere dieser Waggons …

Links: Hochbetrieb auf den Perrons des Bahnhofs Royville. Aus der Vogelperspektive zeigt sich die minuziöse Nachbildung von Dachdeckerarbeiten an den Bahnsteigdächern.

Mehr Personal als Reisende – Luxus und Service wurden groß geschrieben in der Zeit der Züge mit den klangvollen Namen.





Die wartenden Fahrgäste unter dem Perrondach von Royville nutzen die Gelegenheit für einen Plausch – oder um über die Widrigkeiten von Eisenbahnfahrten „abzulästern“.

Abfahrtsszene am Scandinavien-Express (Rossi-Wagen). Während der Zugbegleiter die Passagierliste überprüft, scheinen die Reisenden und ihre Bediensteten keine Eile zu haben, das Gepäck zu verstauen und den Zug zu besteigen (rechts).

Der „Train bleu“ ist eingefahren, die Zugmaschine kommt exakt am Wasserkran zum Stillstand. Während der Wasserkasten gefüllt wird, kümmern sich der Meister und sein Heizer um ihre Maschine, überprüfen die Lager und andere Schmierstellen.

Am Hausbahnsteig, dem „Voie 1“ steht abfahrbereit ein Zug mit den berühmten Inox-Wagen der SNCF (Typ „Mistral“), die Lok verbirgt sich unter der Brücke hinter dem Perrondach. Hierbei handelt es sich um eine zierlichen Stahlkonstruktion, teilweise mit Glasdach, sodass es darunter recht hell ist. Porteurs mit Handwagen befördern das Gepäck der Reisenden zum Anschlusszug oder hinüber zu den wartenden Taxis und Autobussen auf dem geräumigen Bahnhofsplatz. Da wir uns Zeit genommen haben und unsere Weiterreise entsprechend geplant haben, geben wir unser Gepäck in der „Consigne“ ab. Wir können also unbeschwert den Bahnhof inspizieren. Auf dem Bahnhofsplatz kommen die grünen-beigen Pariser Renault-Autobusse mit den offenen Endplattformen an und fahren nach kurzem Halt wieder weg. Die erhöhte Fahrbahn vor dem Empfangsgebäude ist den an- und abreisenden Fahrgästen vorbehalten. Irgendwo wird ein „Döschwo“ (2 CV) gestartet, ein Flic regelt den Verkehr, während ein Citroën an der Tanksäule der Garage „Chez Giorgio“ wartet. Neben dem Reiterstandbild des Generals Ging Isfudi wird soeben der Asphalt mittels einer großen Dampfwalze planiert. Doch dies scheint das Mädchen, welches seinen „Hula-Hoop-Ring“ um die Hüfte kreisen lässt, nicht zu interessieren.



Die nächste Umgebung des Bahnhofes umsäumen acht- bis neunstöckige Stadthäuser mit Bars, Restaurants, allerlei Läden und vieles andere mehr. Steile Giebel, viele Kamine, kleine und große Balkone und viel Backstein charakterisieren diese Gebäude. Putz blättert ab und die Abflussrohre sind rostig. Hin und wieder sind Sonnenanbeter zu sehen und durch das eine oder andere Fenster beobachten Bewohner das Treiben in der Umgebung. Auf den Dächern erspäht ein aufmerksamer Passant gelegentlich einer der Katzen des Viertels. Über den Bahnhof führt die eben erwähnte Kastenbrücke, stadtseitig folgen etliche typisch Pariser Stadtbahn-Bögen („Ceinture“), in denen sich Läden, Gewerbe, Handel und Handwerker niedergelassen haben. Außen an der Brücke, auf einem aufgehängten Podest, sind Maler am Werke, welche rot-braune Mennigfarbe auf dem Stahlkasten verteilen um dem Rost Einhalt zu gebieten.

Faszinierend ist es, auf einem der Perrons oder dem Bahnhofsplatz stehend den über die Brücke ratternden Zügen zuzusehen, etwa einem mittelschweren von einer 140 C geführten Güterzug oder – noch beeindruckender – der herrlichen 241 A der SNCF mit einer blauen CIWL-Komposition, die mit typischen Schlägen darüber eilt.



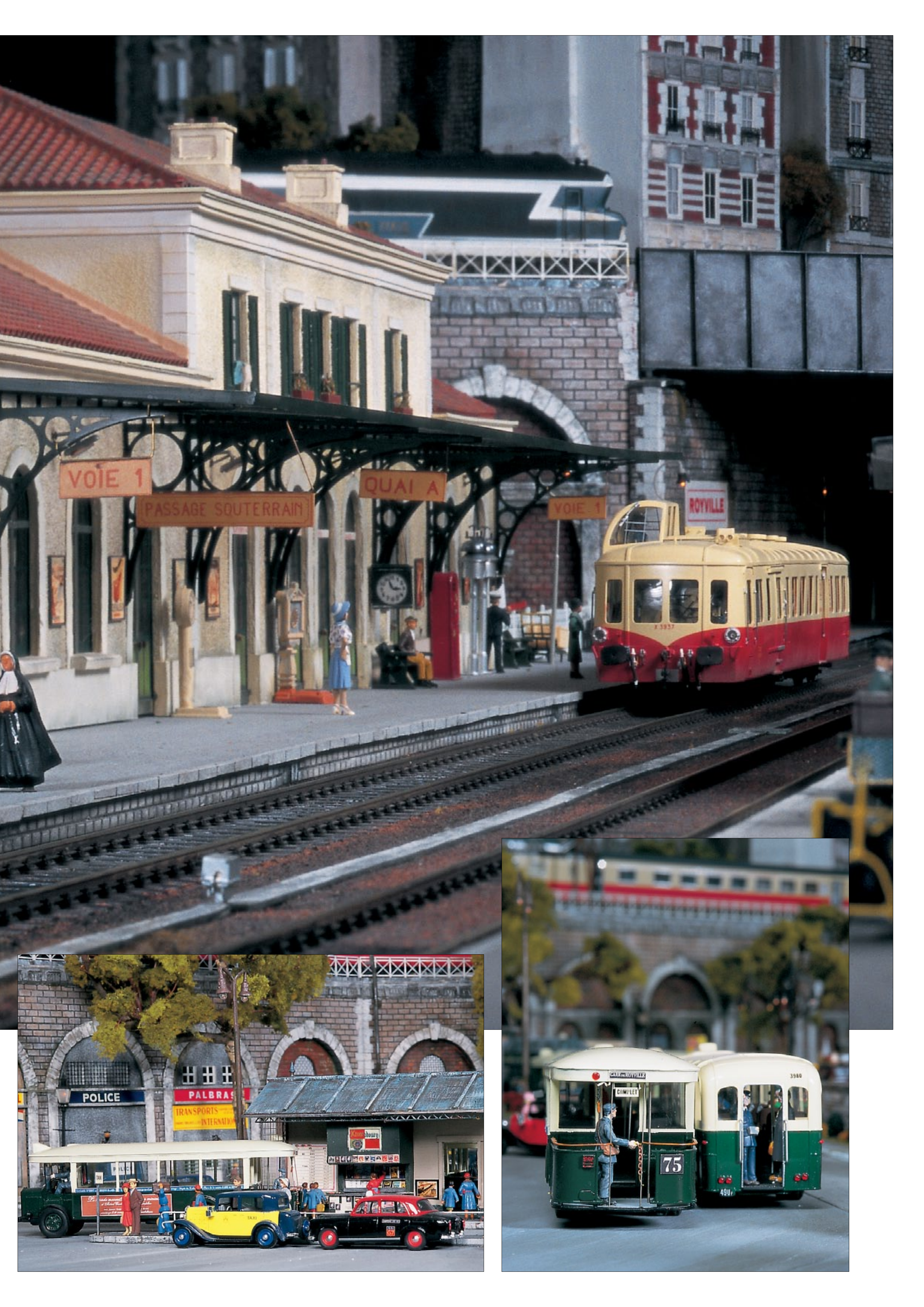
Von imposanter Wucht: Die Weltrekordlok CC 7121 ist mit dem „Mistral" am Ziel ihrer Reise angekommen.

Unten der Salon-Bar-Wagen des „Train bleu" der CIWL in seiner ganzen Pracht und Würde. Es handelt sich um einen Darstaed-Wagen mit einer Inneneinrichtung von Rossi.





Ein prächtiger Bau ist das Empfangsgebäude von Royville, das Michel Paul beigesteuert hat. Auf dem Bahnhofsvorplatz herrscht ein ebenso buntes wie reges Treiben: Busse, Droschken, immer mehr Privatautos stecken gemeinschaftlich im typisch französischen Verkehrschaos fest.

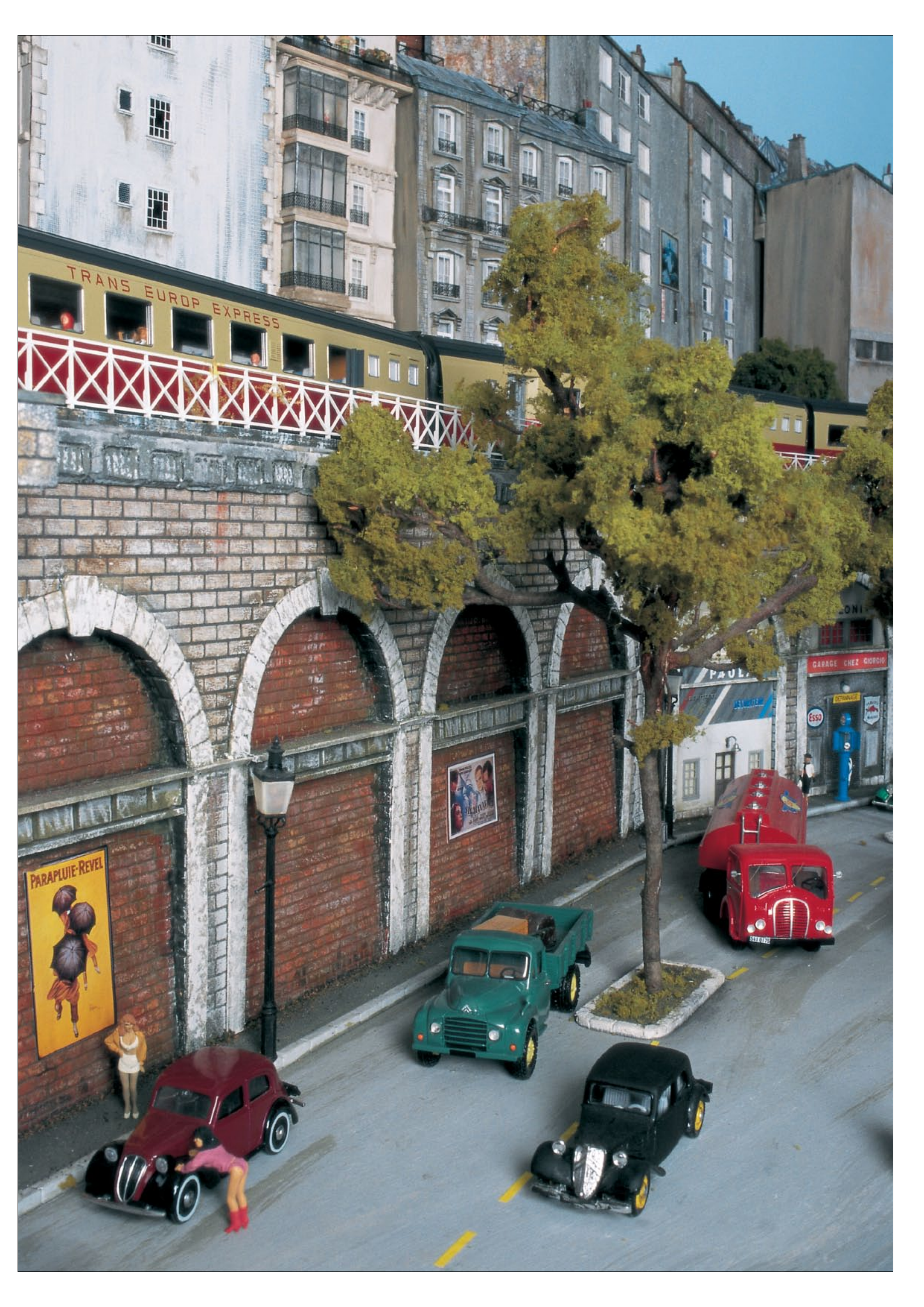

VOIE 1
PASSAGE SOUTERRAIN
QUAI A
VOIE 1
ROYVILLE
POLICE
PALBRAS
TRANSPORTS
COMPLET
75



Der SBB-RAe-TEE „Cisalpino" (Milano–Paris) kurz vor der Ankunft (Modell von W. Hermann) auf der hochgelegten Bahnstrecke durchs Stadtgebiet.

Bahnhofsvorplatz von Royville mit Tankstelle und regem Betrieb, im Hintergrund herrliche Pariser Stadthäuser (rechts).

Zwei Ex-Ferryboat-Wagen (NORD und Southern Railway, gebaut von Keen/Rossi), gefolgt von einem Pillepich-Inox-Schlafwagen der CIWL hat die den Autoreisezug führende 241 A der SNCF (Poirot) am Haken.


TRANS EUROP EXPRESS
PARAPLUIE-REVEL
GARAGE CHEZ GIORGIO
Esso

Eine CFL-55er (von Spring/Steffen) mit Kohlezug sowie Güterzugbegleitwagen von Marcel Rossi durchfährt Royville. Im Hintergrund die Citroën-Garage Cachin.



Eine Spezialität von Astrid Cachin ist es, alle von außen einsehbaren Bereiche der Gebäude mit außerst fein detaillierten Inneneinrichtungen zu versehen. Links das Malatelier unterm Dach mit dem Künstler und seinem Modell.



Ein berühmt-berüchtigter Treffpunkt in Royville war die Bar „Chez Marcel" – ob den Flic ein privater oder eher dienstlicher Anlass hierhin führt, bleibt der Interpretation des Betrachters überlassen.

ANLAGENSTECKBRIEF LE MONDE MERVEILLEUX DU COMTÉ DE MONAM

Vorbild: SNCF / Frankreich
Gegend: Mittelfrankreich
Epoche: Epoche III, ca. 1950-1970
Nenngröße: Nenngröße 0
Maßstab: 1: 43,5
Raumgröße: 280 m²
Anlagengröße: 185 m²
Thema: Punkt-zu-Punkt in der unteren Ebene
Rundstrecke in der oberen Ebene (mit Kehrschleife)
Anlagenstruktur: Inselbauweise
Anlagenhöhe: 105-130 cm
Unterbau: Offene Rahmenbauweise in Metall- und Holzausführung
Gleisbettung: Schotterbett Merkur-Styroplast (System Stefan Giebisch)

Regelspur:
Gleislänge: ca. 620 m
Gleise: Haase
System Gleis/ Radsatz: FS / EurOnorm
Min. Radius: 230 cm
Max. Steigung: 15 ‰ = 1 : 66,7
Weichenanzahl: 99
Weichenbauart: Ramond und Selbstbau
Betriebssystem und Elektrik:
Zweileiter-Gleichstrom mit beidpoliger Sektorschaltung und Handreglern
9 einzeln elektrisch schaltbare Zonen,
3 manuell bedienbare Stell- und Fahrpulte
66 elektrisch verriegelte Fahrstraßen
Handbetrieb in den Depotzonen
Fahrspannung: 0-18 Volt Gleichstrom
Gefahren wird mittels vier 10-A-Hauptreglern, ergänzt durch fünf lokale Nebenregler (für Depots etc). Die Rundstrecke wird mit einem LGB-Jumbo-10-A-Trafo betrieben, wobei Pedal-Kontakte automatisch die regelbare Beschleunigung und Verzögerung aktivieren. Grund: Bei Betrieb mit drei Zügen wird an den drei Abzweigungen mittels gegenseitiger Verriegelung von Fahrstraße und Fahrstrom der jeweilige Zug vom nächsten Regler im jeweils vorhergehenden Sektor „abgeholt“ (Cab Control).
Betrieben wird die Anlage mit 66 gegenseitig verriegelten Start-Ziel-Fahrstraßen. Auf der Strecke wird ca. alle 1,5 m von einer Ringleitung in das Gleis eingespeist.

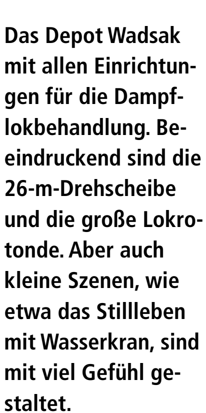
Schmalspur
Gleislänge: 80 m
Gleise: Ferro Suisse
System Gleis/ Radsatz: Ferro-Suisse / NMRA
Min. Radius: 100 cm
Max. Steigung: 80 ‰ oder 1:12,5
Weichenanzahl: 12
Weichenbauart: Ferro-Suisse und Selbstbau
Betriebssystem: Zweileiter-Gleichstrom mit Repa-Steuerung, 3 Steckdosen für Walk-Around-Gerät
Fahrspannung: 0-14 Volt Gleichstrom
Auf der Schmalspuranlage gibt es im versteckten Teil Weichen, welche durch einen (zum Polarisieren der Herzstücke und Einschalten der Geleise benötigten) Schalter mechanisch über Drahtgestänge umgelegt werden.

KLEINES GLOSSARIUM FREMD- UND FACHSPRACHIGER BEGRIFFE

Begriff	*Land*	*Umschreibung, Übersetzung*
„Alors d'accord“	F	„Also, einverstanden!“
Appelation contrôlée	F	Geschützte Herkunfts- und Qualitätsbezeichnung für Wein
Automotrice	F	Triebwagen, vor allem Elektrotriebwagen
Autorail	F	Schienenbus, Leicht-, Schnelltriebwagen, vorwiegend für Dieseltriebwagen gebräuchlich
Bifurcation	F	Abzweigung
Billet	F/CH	Fahrschein, Fahrkarte
Boucle	F	Ring
Boulangerie	F	Bäckerei
Briquette	F	Brikett, gepresster, vierkantiger Kohlewürfel
Cascade	F	Wasserfall
Carré	F	Quadrat, hier quadratische Signaltafel
CFD	F	Compagnie des Chemins de fer départementaux, Lokalbahn-Gesellschaft
Château	F	Schloss
Chat noir	F	Schwarze Katze, hier Schwarzer Kater
Chemin de fer	F	Eisenbahn
Ceinture	F	Gürtel, hier Ringbahn
CIWL	F	Compagnie Internationale des Wagon-Lits et des Grands Express Européens, ISG: Internationale Schlaf- und Speisewagen-Gesellschaft
Clos	F	Gehöft, Gehege, eingezäunter Weinberg
Coiffeur	F/CH	Friseur
Comte	F	Graf
Comté	F	Grafschaft
Consigne	F	Gepäckannahme, Gepäckaufbewahrung
Curé	F	katholischer Pfarrer
Dépôt	F/CH	Depot, Schuppen, Bahnbetriebswerk
Fine-Scale	GB	exakter Maßstab, vor allem schmale Radsätze mit niedrigem Spurkranz nach BRMS-Norm
Flic	F	Schupo, typischer franz. Polizist
Gare	F	Bahnhof
Ging Isfudi	CH	Tritt in den Hintern!
Gwunder	CH	Neugierde
Lartigue	F	Signal (Typ Lartigue, Herstellername)
Locotracteur	F	Rangiertraktor, kleine Rangierlok
Mairie	F	Bürgermeisteramt, Ratshaus, Bezirksamt
Parc	F	Park, Lustgarten,
Parfumerie	F/CH	Parfümgeschäft
Passerelle	F/CH	Schmale Brücke, Übergangssteg
Porteur	F/CH	Gepäckträger, Dienstmann
Remise	F/CH	Garage, hier kleines Depot, Fahrzeugunterstand, Abstellhalle
Rotonde	F/CH	Rundlokschuppen
Saxby	F	Langer Stellhebel mit Pedalverriegelung (Firmenname)
Säuli	CH	Ferkel, kleines Schwein
SEAK	CH	Schweizerischer Eisenbahn-Amateur-Klub, Zürich (1. Club in der Schweiz, nicht zu verwechseln mit dem Schweizer Verband SVEA)
STEF	F	Societé transport européen frigofiriques, europ. Kühltansport-Organisation
Tschingalotti	CH	umgangssprachl. Bezeichnung für Italiener, herrührend aus einem in Italien beliebten Zeitvertreib mit Handspiel, hier Synonym für die gedeckten ital. (Kühl-) Güterwagen mit Spitzdach
TP, Tin-Plate	GB	Bedrucktes Blech, hier Synonym für die alte Blecheisenbahn mit hohem Spurkranz
Velo	CH	Fahrrad
Voie	F	Gleis
„Voiture DEV“	F	Personenwagen konstruiert von der Division des études voitures et wagons

F = Frankreich, CH = Schweiz, GB = Großbritannien







Das Depot Wadsak mit allen Einrichtungen für die Dampflokbehandlung. Beeindruckend sind die 26-m-Drehscheibe und die große Lokrotonde. Aber auch kleine Szenen, wie etwa das Stillleben mit Wasserkran, sind mit viel Gefühl gestaltet.

LE DÉPÔT WADSAK

Für den wahren Eisenbahnfreund ist es natürlich Pflicht, sich zum Bahnbetriebswerk zu begeben – weit hörbar klirrt, zischt und raucht es von dort so „anziehend“!

Durch eine kleine, anstelle eines abgebrochenen Hauses erstellte Parkanlage führt unser Weg. An einem der abgebrochenen Gebäude wurde an der ehemaligen Innenwand noch der WC-Spülkasten vergessen! Schließlich gelangen wir über eine Treppe zum Depotareal.

Von nebenan duftet es herrlich: Die CIWL-Zentralküche bereitet Mahlzeiten vor. Auch unsere wird dabei sein und weckt Vorfreude! Milchkannen warten auf den Abtransport. Am Wasserturm vorbei „schleicht“ man sich klopfenden Herzens zur Rotonde mit ihren 15 Ständen und der großen 26-m-Drehscheibe. Am Ende des Schuppens müssen das Dach und das Gebälk erneuert werden.

Was gibt es alles zu sehen? Auf dem Verbindungsgleis dampft gleich eine 242 AT Richtung Betriebsgleise, neben einem Ölwagen bunkert eine 141-Öl Betriebsstoff für ihren nächsten Einsatz. Aus einer langen Reihe von Kohlenwagen wird unter der großen gedeckten Bekohlungsanlage Kohle in die oben liegenden Bunker fallen gelassen, was nicht ohne polternde Geräusche geht. Darunter wird gerade die 231 E 34 bekohlt, eine Maschine des legendären „Flèche d’Or“. Auf der

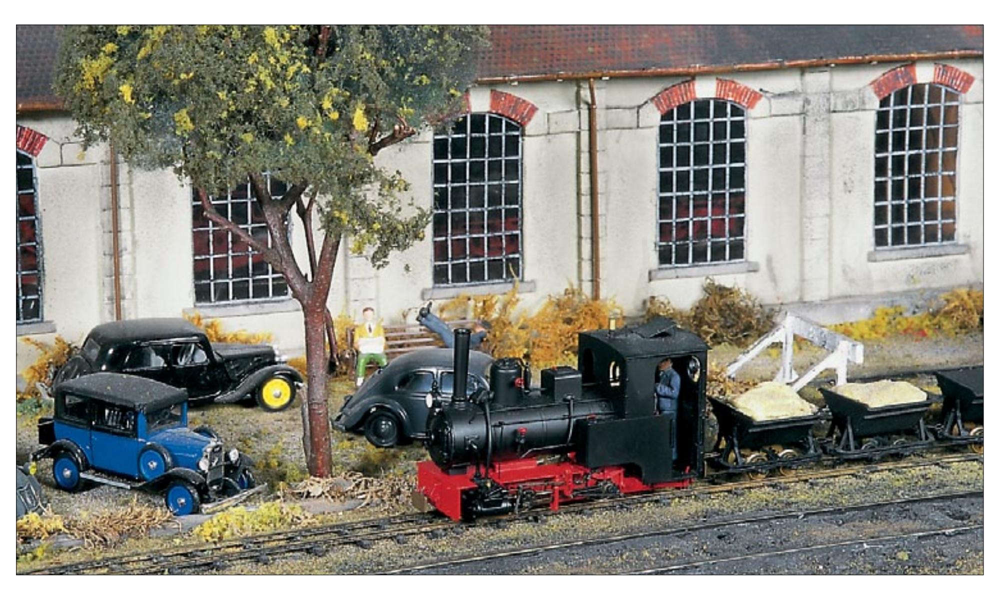
eisernen Treppe oberhalb des „Briquette“-Lagers naht die Ablösung für den Kranführer – allerdings ohne sonderliche Eile, muss er doch mit einem Kollegen dort unten erst einen kleinen Plausch halten.

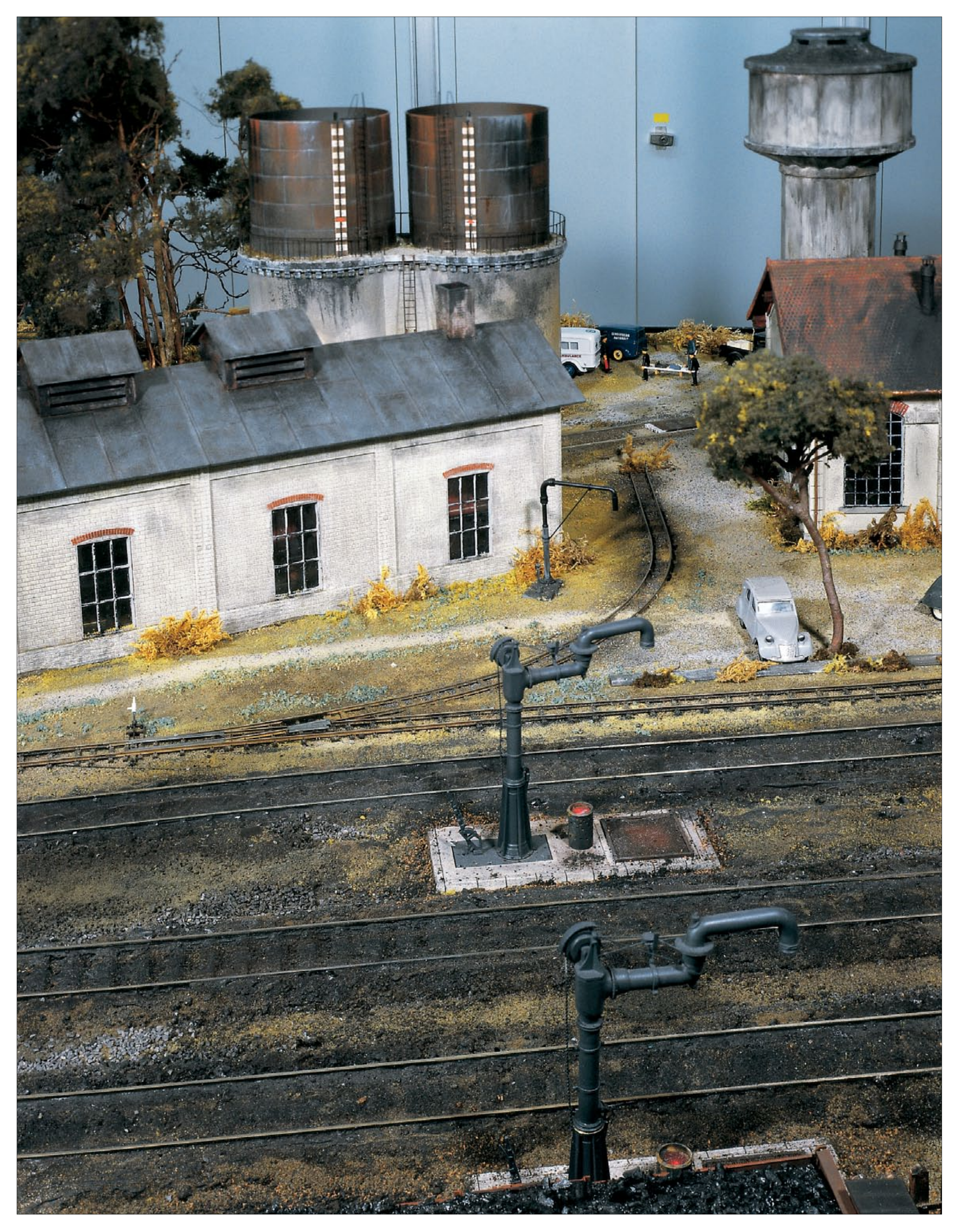
Vieles wird im Freien erledigt: Sand auffüllen, Rohre stoßen, auswaschen. Das Abschmieren von der Grube aus erleichtert die Arbeit des Heizers. Anschließend rollen die wieder betriebsbereiten Loks auf die Drehscheibe und in den Rundlokschuppen zum Einstellen. Dann ist Feierabend!

Locotracteurs, aber auch Hilfswagen, Kranwagen und viel Gerät kann der aufmerksame Bahnfan hier erspähen. Nachts wird das Depotareal von hohen Scheinwerfertürmen in offener Stahlbauweise beleuchtet. Eine funktionierende Standuhr gibt den Arbeitstakt an der Drehscheibe an, nebenan

Blick von Höhe der Drehscheibe auf einige Nebengebäude des Depot Wadsak mit Lokwerkstatt, Wasserturm und Dieseltankstelle.

Kleine Feldbahnlok (M. Heigl) der „Sandbahn“ des Depot Wadsak.





Im Vordergrund die Zufahrtsgleise zur Drehscheibe und zwei Wasserkräne, hinten die Gleise der „Sandbahn", die Werkstatt, der Wasserturm sowie die kleine Dieseltankstelle.



Nebengebäude des Depots, gut zu erkennen sind auch zwei der mächtigen Lichtmasten. Im Vordergrund die Sammelgleise des Ablaufberges.

Rechte Seite: Die Rollschranke verhindert die Zufahrt zum Park St-Josef-la-Cascade.

Über die Dieseltankstelle und die Drehscheibe hinweg geht der Blick auf das weite Gleisvorfeld des Bahnhofs Royville.



das fahrbare Gerüst zum Ausblasen der Rohre. An einer Ecke flattert die blau-weiß-rote „Tricolore“.

Zum Depotbereich gehört auch eine Schiebebühne vor dem gegenüberliegenden neuen Depot, wo wir die Diesel- und Elektrotraktion antreffen: BB, CC, 2D2, Autorails sind kaum weniger faszinierend als die Dampfloks. Soeben kehrt die 050 TQ 4 von ihrem Einsatz im Güterbahnhof zurück – ob sie nur die Vorräte erneuern will, ob das Personal Schichtwechsel hat oder ob gar Feierabend ist, werden wir nicht mehr klären können, denn unsere Reise geht weiter.

Auf gehts!

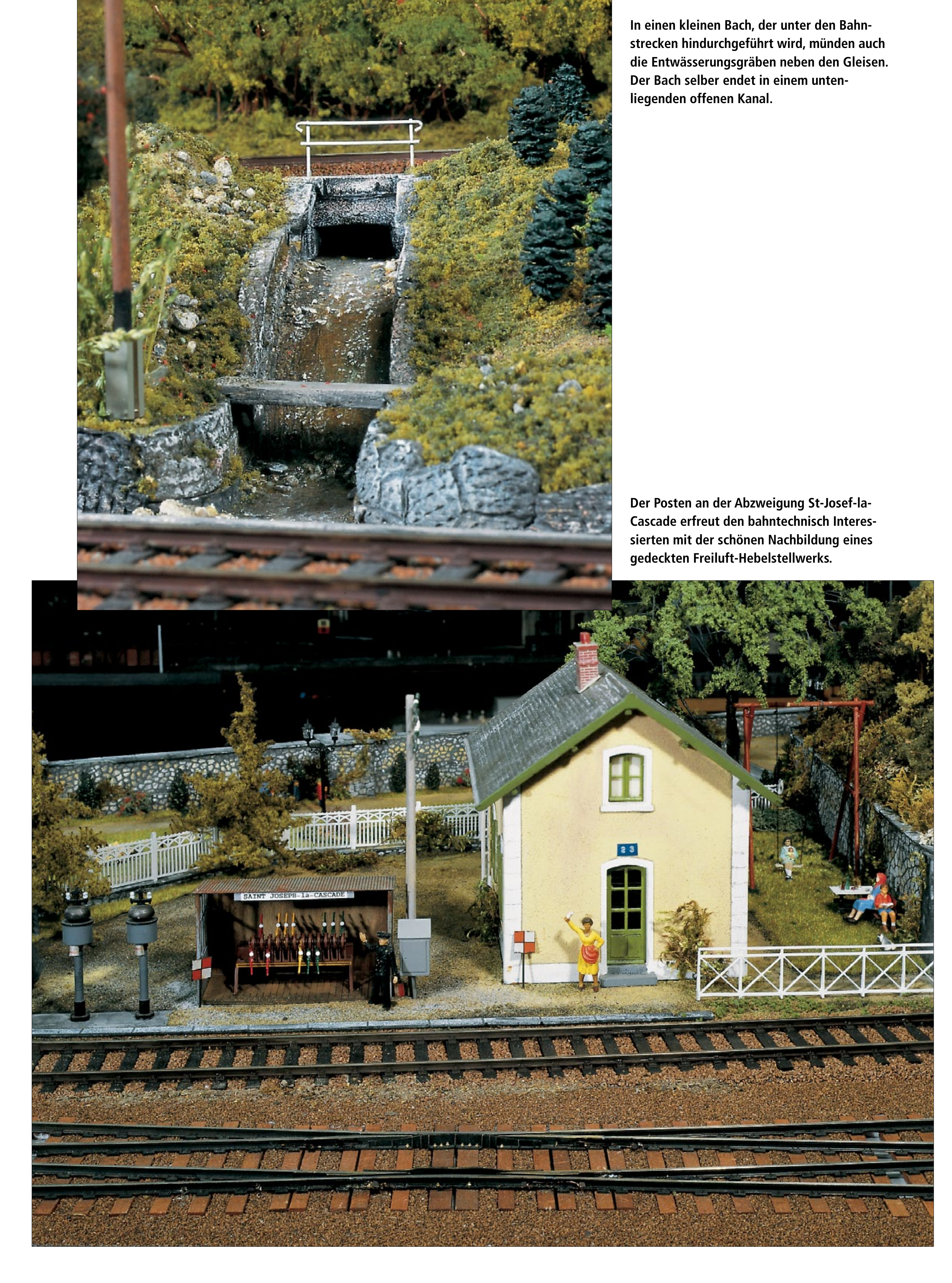
Nach Fahrplan naht die Abfahrtszeit unseres Zuges. Trotzdem wollen wir uns das Treiben im Bahnhof nicht entgehen lassen: Auf den sechs langen Gleisen stehen verschiedene Züge. Unser „Picasso“ ist nicht mehr dabei, wohl aber eine aus vier Wagen bestehende Doppelstockkomposition mit Steuerwagen, geschoben von einer Dampflok. Weiterhin finden wir eine 231 E vor einem Inlandsschnellzug mit den bekannten „Voitures DEV“ und natürlich unseren Nachtschnellzug mit den blauen CIWL-Schlaf- und Speisewagen vor.

Emsiges Treiben herrscht auf dem Perron neben dem Speisewagen: Ein Handwagen der CIWL ist aufgetaucht – dem Berichterstatter knurrt schon beim Anblick der Magen! Die Speisewagenmannschaft und die Küchenbrigade Royville sind damit beschäftigt, Milch, Brot, Käse, vorbereitetes Fleisch, viele Kartons Wein und „Perrier“-Harassen umzuladen. In diesem Speisewagen werden noch vollwertige Mahlzeiten zubereitet – wenn das kein gutes Zeichen ist?

Langsam beginnen die Reisenden einzutreffen, meist mit viel Gepäck, sodass die Porteurs alle Hände voll zu tun haben. Die Schlafwagenbesatzungen stehen hilfsbereit neben dem Zug, geben Auskunft, weisen ihre Fahrgäste in die Wagen ein und helfen beim Einladen des Gepäcks. Einige „Knipser“, wohl Eisenbahnamateure, fotografieren die Züge, andere wohl eher ihre Verwandten! Auf einer Sitzbank sitzt ein gut gekleideter Golfer, andere Passanten stehen in Gruppen beisammen. Ob der im beigen Anzug gekleidete Herr seine Frau wohl findet? Noch lange nicht Feierabend hat oben auf dem Perrondach der eine Arbeiter, der die Oberlichter reinigt.

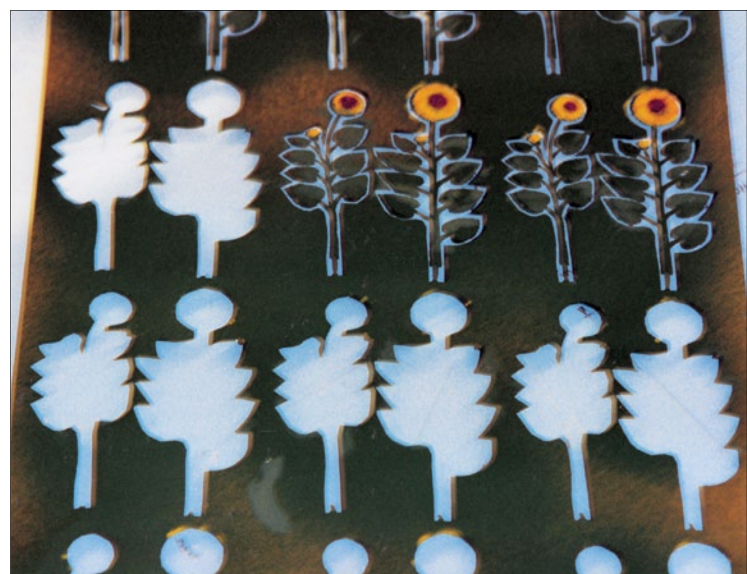
Aus dem Speisewagen dringen bereits feine Gerüche nach draußen. Das Personal der Dampflok, einer 241 A, macht noch die letzten Kontrollen, die Bremsprobe hat stattgefunden, der Kesseldruck nähert sich der roten Marke, die letzten Reisenden treffen außer Atem ein.

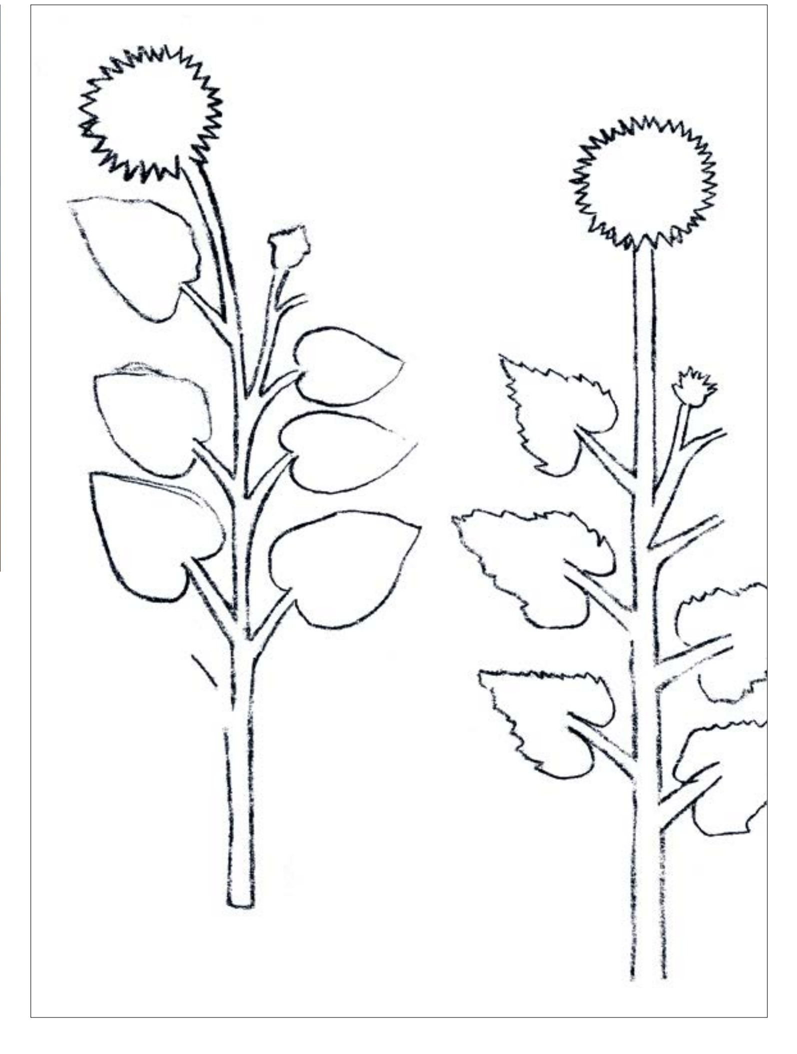
Der „Chef de Gare“ hebt seinen „Volet“, den klappbaren Befehlsstab, klappt ihn auseinander – und kurz darauf legt sich die 241er zischend und mit mächtigen Auspuffschlägen „in die Riemen“. Die Kupplungen spannen sich, der Zug kommt in Bewegung, die Düfte von Kohlenheizung und Küche der CIWL-Wagen begleiten mehr oder weniger wohlriechend die Abfahrt.



In einen kleinen Bach, der unter den Bahnstrecken hindurchgeführt wird, münden auch die Entwässerungsgräben neben den Gleisen. Der Bach selber endet in einem untenliegenden offenen Kanal.

Der Posten an der Abzweigung St-Josef-la-Cascade erfreut den bahntechnisch Interessierten mit der schönen Nachbildung eines gedeckten Freiluft-Hebelstellwerks.





Ganz oben die selbst entworfenen und selbst gebastelten Sonnenblumen aus geätztem Metall. Im Hintergrund dampft die PLM 230 (J. Florin) am Boucle 21 november vorbei.

Mit dem Feld aus geätzten Messing-Sonnenblumen hat Astrid Cachin einen großartigen Blickfang geschaffen. Aber wie viel Geduld und Geschick sind erforderlich, bis das Werk vollbracht ist. Rechts die ersten Bleistiftentwürfe, oben die fertigen Messingbleche. Bis eine Sonnenblume fertig ist, sind 28 Biegungen nötig, bei 330 Sonnenblumen ergibt dies also 9240 Biegungen – und bemalt mussten sie auch noch werden!



Kleine ländliche Szene, die mit wenig Aufwand erstellt wurde. Die Pflanzen entstanden aus Naturmaterialien, der Traktor-Unterstand aus Holz im Eigenbau.

Rechte Seite: Die Ae 8/14 11 801 (Lombardi) kreuzt den Bahnübergang beim „Block Jeanguy", rechts ein Wärterhaus, gegenüber der Schuppen mit dahinter liegendem Quergleis für ein SBB-Fahrleitungsrolli.

Der Bahnübergang „Block Jeanguy" ist mit elektrisch funktionierender und tönender Schrankenanlage von Karl Drescher ausgerüstet.



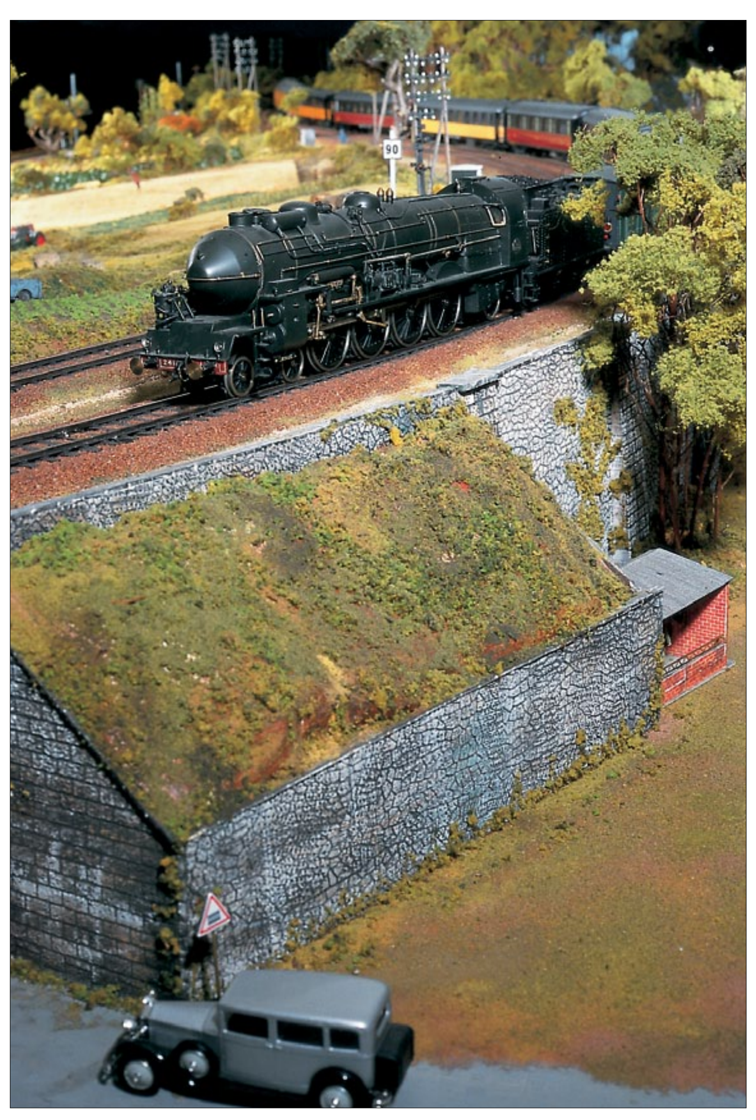
Auf grosser Fahrt

Auf der vorher schon befahrenen Strecke geht es wieder nach Chêne-Bougeries-Cachin zurück, wir durchfahren den Bahnhof und zweigen auf eine andere Strecke ab. Bergwärts geht es zur „Bifurcation Lutz“, wo uns unterwegs eine BB 63000 (mit dem charakteristischen langen Vorbau) mit einem regionalen Güterzug begegnet. Darunter befinden sich natürlich Weinwagen der bekannten Weinhandlung Joseph Darphin, rotbraune, braune, graue gedeckte Wagen, schwarze SNCF-Kohlenwagen und verschmutzte „weiße“ Kühlwagen. Niederbordwagen transportieren mit Blachen bedecktes Heu, andere sind mit Traktoren beladen. Uns fallen besonders die spitzdachigen gedeckten FS -„Tschinggalotti“ mit Dachlüftern auf. Signale wie die bekannten „Carré“ und Blocksignale des Typs „Lartigue“ begleiten die Fahrt.

Vorbei am „Parc du Château Monam“, wo Musikanten im Musikpavillon aufspielen, auf einer großen Stahlbrücke ein weites Tal überquerend, gelangt der Zug zur „Bifurcation de St-Joseph-la-Cascade“. Der dortige Wasserfall lockt viele Ausflügler und Erholungssuchende in seine kühle, parkähnliche Umgebung. Auf Sitzbänken ruhend kann man den Kindern zuschauen, welche dem Zug nachwinken.

Etwas oberhalb der Bahnstrecke sind Forstarbeiter beim Abholzen – die Bäume müssen richtig fallen und dürfen die Gleise nicht versperren. Rechter Hand, gleich beim Gedenkstein „Boucle 21 november“, wo damals der Zusammenschluss der von beiden Seiten gebauten Schienenstränge erfolgte, liegt ein großes Sonnenblumenfeld, Telegrafenmasten säumen die Strecke.

In den Felder arbeiten die Bauern mit Traktoren, das Gras muss geschnitten werden. In oben aufgeschnittenen Öltonnen wird das Wasser für Gärten gesammelt, in der bunten Vielfalt der Natur sind die Schrebergärten- und andere Hütten kaum auszumachen. Heuballen liegen in den Feldern, der Stoff einer herrlich farbigen „Vogelscheuche“ bewegt sich im leichten Wind. Ob die Bäuerin mit der abgestellten Vespa ihrem schuftenden Gemahl das Vesperbrot brachte?



Details am Bahndamm mit Unterführung. Die mächtige PLM 241 C mit ihrem Reisezug ist uns schon aus anderer Perspektive bekannt (S. 12/13).

Überraschungen

Der Zug neigt sich in eine Rechtskurve, eine Kirche mit trutzigem Turm schiebt sich von links ins Blickfeld. Der zugehörige Friedhof mit seinen Gräbern und Grabplatten, steinernen und eisernen Kreuzen ist etwas vergammelt, überall wachsen Moos und Unkraut über die angelegten Wege. Die das ganze Gelände umgebende Mauer hätte gelegentlich eine Renovierung dringend nötig.

Doch – was ist da? Ein leuchtend weißer VW-Käfer wird von einem Fotografen auf die Platte gebannt! Unwillkürlich drehen wir unsere Köpfe: Soeben scheint ein Brautpaar in das mit „Just married“ beschriftete und mit roten Herzen verzierte Gefährt eingestiegen zu sein. Aus der beleuchteten Kirche mit ihren schönen

Ae 8/14 11 801 mit „Skandinavien-Express“ mit Speisewagen (M. Rossi) und 40 Jahre alten FS-Wagen von Marcel Rossi (rechts)





Ein beladenes Pferdefuhrwerk samt unschlüssig wirkendem Droschker.

Großzügige Landschaft, die von langen Zügen durchfahren wird. Eingestreut sind liebevolle Details und Ausstattungsteile, wie Vogelscheuche, Traktor und Vespa.



Glasfenstern kommen die Angehörigen und Freunde. Vorbei, ein Schmunzeln, das Glockengeläute entschwindet in der Ferne.

Unten liegt ein Dorf, Wäsche hängt vor den Fenstern, deren Läden der Sommerhitze wegen geschlossen sind, unten erhascht man einen Augenblick das Speisen und Zechen der Herrschaften im Garten eines renommierten Gasthauses. Die Sonne versinkt allmählich hinter den Horizont. Herrlich, die so beleuchtete Landschaft! Langsam geht die Dämmerung in abendliches Dunkel über, in den Wohnungen wird das Licht eingeschaltet. Wer will, kann bei der Durchfahrt des Zuges hin und wieder einen Blick in gute Stuben werfen. Das Hämmern der Radsätze macht schläfrig und wir rollen durch die dunkle Nacht unserem morgigen Ziel entgegen.

Raffinierte Techniken

Astrid Cachin ist die bewährte Landschaftsgestalterin der Anlage. Zusammen mit Marcel Darphin hat sie in vielen Stunden und Gesprächen, mit vielen Diskussionen und Versuchen der entstehenden Anlage „Leben eingehaucht“! Das war und ist keine leichte Übung: Marcel Darphin war und ist nie der Mann, der mit dem erstbesten Resultat zufrieden zu stellen ist. Nicht das Übliche war gefragt, schon gar nicht in diesem Fall: Es sollte eben eine „wunderbare Welt“ im Kleinen entstehen. Dazu braucht es aber konkrete Vorstellungen, Geduld, Zeit, neue Ideen – und die richtigen Mitarbeiter mit dem nötigen Können, dem Wissen und den Handfertigkeiten.

All dies hatte der Altmeister und „Nuller“ Marcel Darphin schon aus den Zeiten der Darstead-Produkte mitgebracht. Er hat immer, teilweise durch wundersame Fügung, die richtigen Leute getroffen und zum Mitmachen und Mitarbeiten gewinnen können. Doch all dies schmälert die Ehre, eine der schönsten Anlagen der Welt erschaffen zu haben, nicht. Im Gegenteil: Gemeinsames Arbeiten auf ein gemeinsames Ziel hin verbindet und schafft Freundschaften – und das kann dem Hobby Modelleisenbahn, vor





Der alte „Orient-Express" durchfährt das Burgund.

allem wenn es sich um die „Spur der Könige" handelt, doch nur recht sein.

Die treueste und intensivste Mitarbeiterin soll auf diesen Seiten klar im Vordergrund stehen: Astrid Cachin. Ohne sie – dass wird Marcel Darphin jedem Frager bestätigen – wäre die Anlage nie zu dem geworden, was sie letztendlich geworden ist: eben zur „Monde merveilleux"! Stundenlang konnte man Meter für Meter der Anlage „inspizieren" und hinterfragen, immer fand man wieder etwas Neues, Unerwartetes, Schönes: Wie kommt man auf die Idee, dies so zu machen? Warum gerade hier? Woraus ist das gefertigt? Wie macht man das? Mit wie viel Zeitaufwand? Und mit welchen Handfertigkeiten?

Viel Gefühl und Geduld

Was die Landschaft, die Gebäude und Fahrzeuge (auch das Innere) betrifft, hatte praktisch überall Astrid Cachin die Hände im Spiel, sprich: Sie war in irgendeiner Weise beteiligt. Wenn Marcel Darphin Doppelstockwagen baute, besorgte sie liebevoll die Inneneinrichtung, belebte diese meist mit einem „Augenzwinkern". Viele „ihrer" Szenen geben zum Schmunzeln Anlass: Der Passant im Gespräch mit der spärlich bekleideten Nixe, ein verstecktes Liebespaar, die Nachtkatze auf dem Dach, die sich des Bikinioberteils entledigende Dame beim Sonnenbaden, der Maler mit seiner Staffelei, der mehrdeutige Text einer Reiterstatue, das bevölkerte Bistro, der in der Bahnhofshalle auf der Waage stehende Reisende, der entwichene und einzufangende Affe aus dem Zirkus, um nur einige wenige zu nennen.

Aber auch die Geduld einer Astrid Cachin muss man haben: Das Feld aus geätzten Messing-Sonnenblumen ist ein großartiger Blickfang. Aber bis eine Sonnenblume fertig ist, sind 28 Biegungen nötig, bei 330 Sonnenblumen ergibt dies 9240 Biegungen – und bemalt mussten sie auch noch werden!

Es muss nicht teuer sein

Nicht alles musste teuer sein – wie bei anderen Baugrößen gilt das auch auf dieser Spur-0-Anlage: Was passt und gut aussieht, wird genommen. Die in Frankreich verbreiteten abgewinkelten Kaminrohre entstehen aus knickbaren Trinkhalmen, die in die gewünschte Form gebogen werden. Die Ladung im Zuckerrübenwagen besteht aus im Backofen getrockneten und farblich angepassten Traubenkernen, die natürlich nur an der Oberfläche eingefüllt werden. Darunter füllt eine Holz- oder Kunststoffeinlage den Wagen, sonst müssten gar zu viele Trauben verzehrt werden!

Ein anderes Beispiel sind die Pfeiler der Stahlträgerbrücke über den Bahnhof Royville. Kaum jemand wird erkennen oder erraten, aus welchem Material sie sind: aus Verlängerungsrohren eines Staubsaugers! Weiter: Hecken entstehen aus Topflappen, aufgeschnitten und mittels angeklebter Heki-Flokken verfeinert. Viele Naturprodukte, Pflanzen, Büsche kommen als 0-Bäume zum Einsatz, natürlich mit ganz unterschiedlichem Astwuchs.

Die Pappeln aus getrocknetem Gras werden mittels Nagel aufgespießt und so in den Untergrund gestellt. Für andere Bäume ist der Spierstrauch (Spiraea) geeignet. Er wird im Herbst abgeschnitten, Blüten und Blätter werden entfernt, die Äste etwas ausgeräumt, zurechtgeschnitten und beflockt, der Stamm anschließend gegipst und verspachtelt und zum Schluss alles mittels Textilfarben gespritzt.

Landschaftsbau

Der Geländerohbau entsteht zunächst auf traditionelle Weise durch Holzlatten und andere der zukünftigen Form angepasste Holzteile. Astrid Cachin ist für ihre Liebe zum Detail bekannt, aber auch die „grobe“ Topografie gehörten zu ihrem Arbeitsgebiet. Auf den Holzspanten, die das Geländeprofil vorgeben, wird nicht rostendes Fliegengitter befestigt und in die gewünschte Form gedrückt. Anschließend folgt – dies ist ein wesentlicher Teil des Erfolges – das Aufschäumen von Polyurethan in einem gewissen Abstand zueinander. Dieses verläuft dann ineinander und härtet aus. Mit dem Messer wird das Ganze danach geglättet. Obendrauf kommt dann eine Schicht von in verdünntem Weißleim getränktem Zeitungspapier. Selbst Felsen lassen sich so modellieren, wenn man die Papierschicht weglässt. Das Gelände wird dann am nächsten Tag mittels braun eingefärbtem und verdünntem Weißleim bemalt und sofort begrünt und bepflanzt.

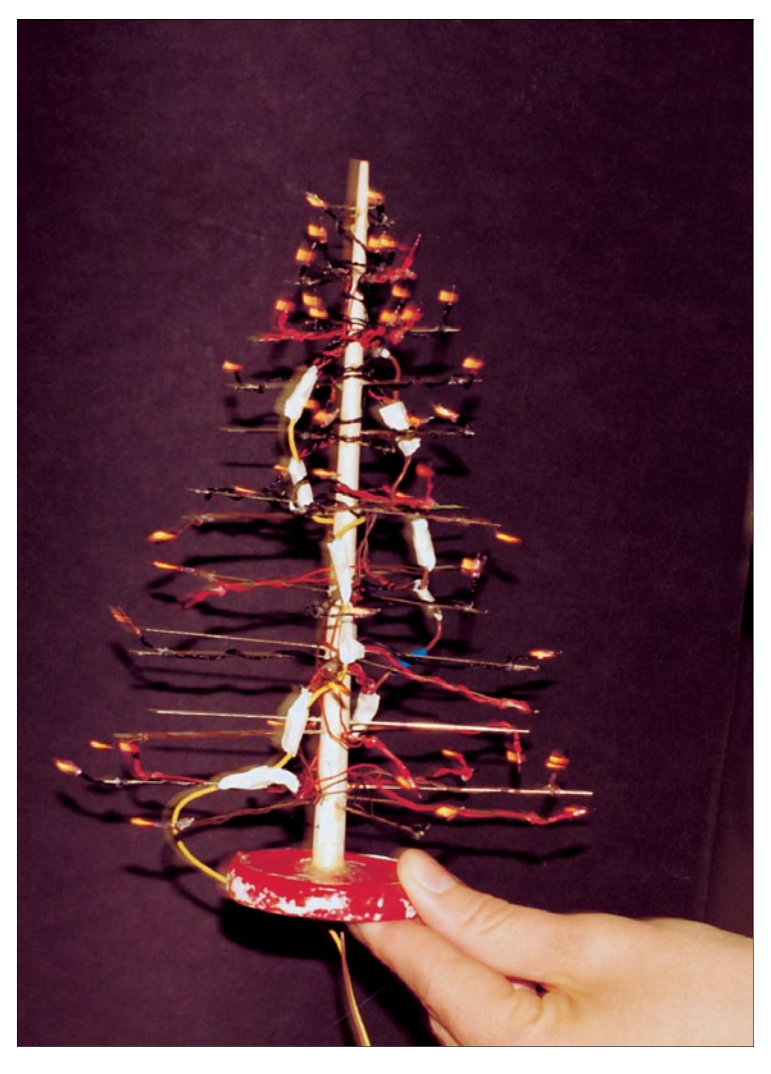
So wird die Modelllandschaft „gepflügt“ bzw. so wächst die Natur im kleinen Maßstab. Der Vorteil dieses Systems ist eindeutig: Es hat sehr wenig Gewicht, ist hinreichend stabil und verursacht beim Bohren keine weißen Gips- und Styroporabfälle, welche sich, statisch aufgeladen, überall festhalten und kaum zum Verschwinden gebracht werden können. Bäume (und anderes) können ohne Beschädigungen der Landschaft herausgezogen und wieder eingesteckt werden.

Das Rohmaterial für Büsche wird in der freien Natur im Herbst „geerntet“. Dann kommt das Wachstum der Vegetation zum Stillstand, die Pflanzenteile sind viel trockener als im Frühling oder Sommer und können besser verarbeitet werden. Belaubt werden sie mit „Woodland Scenics Foliage“. Weniger geeignet für den Landschaftsbau sind diverse Moosarten – sie vergilben gerne und werden gelblich oder weiß. Man müsste sie vermutlich zuerst mittels Textilfarben behandeln, so der Vorschlag von Astrid Cachin.

Haben sie schon Mauern selbst hergestellt? Ja! Aber ganz sicher haben sie Mauerfolien nie gerade abgeschnitten, weil die Steine doch immer einander überlappen. Nicht bei Astrid Cachin: Sie macht genau dies – und hat

Bifurcation Lutz, vorn im Gleis ein französisches Zugsicherungssystem vom Typ „Crocodile“, links eine Draisine.





So entsteht ein Christbaum: Holzstamm mit gepolten Metallästen (als Stromleiter), an der Kleinlampe wird eine Litze abgeklemmt, abisoliert und am Ast angelötet, …



… der andere Pol wird am Stamm zusammengeführt und -gelötet. Oben der mit Woodlands-Scenics-Material begrünte fertige Tannenbaum.

Beweisfotos dafür! Genau wie für Mauerwerk, das schräg hinauf, ca. 25 Grad steigend gemauert ist – was ihr der Berichterstatter zunächst nicht abnehmen wollte.

Bei einer großflächigen Anlage wie dieser ergeben sich natürlich Probleme bei der Erreichbarkeit von Gleisen und Landschaft – und Unfälle, die sich genau in diesen unzugänglichen Teilen ereignen, wird es auf allen Anlagen geben. Die Lösung des Problems besteht in Wartungsöffnungen: Von unten nach oben herausdrückbare Mannlöcher (bzw. in diesem Fall „Fraulöcher“, die so exakt bearbeitet und schließlich „belandschaftet“ sind, dass ihre Ränder nur für den „wissenden“ Beobachter erkennbar sind.

Stoppelfelder entstehen aus Futterstoff und werden mit Mohnblumen beschmückt. Aus schwarzem Nähfaden erhalten Felder ihre Umzäunung, Zahnspieße dienen als Pflöcke. Aus den Verkaufsnetzen von Orangen und Mandarinen werden Geländer, verstärkt wiederum durch Zahnspieße, wo sie befestigt werden. Oder es findet sich ein Zaun, der im Graupner-Katalog für Schiffsmodellbauer als Reling angeboten wird. Randrierte Schraubverschlüsse von Zahnpastatuben stellen bei Astrid Cachin große Blumenvasen und Pflanzkübel dar.

In Frankreich wurde in den 50er-Jahren (und wird immer noch) viel Fahrrad gefahren. Aber Fahrräder im 0-Maßstab gab es im Modell kaum zu kaufen. Also konstruierte Astrid Cachin ein Urmodell und ließ später ihre Nichte, eine Goldschmiedin, ein zweiteiliges Gussmodell herstellen.

Daraus entstand eine Serie von 680 Velos ergänzt durch zusätzlich zu montierende Teile: kleinste Glasperlen als eingesetzte Lampen, Vorderräder mit drehbarem Lenker, sich drehende Pedale mit echten Tretlagern, welche mittels kleiner Reibahlen von 0,3 und 0,5 mm Durchmesser ausgerieben wurden. Fluch der guten Tat: Mehr oder weniger talentierte Kopisten brachten alsbald Plagiate auf den Markt!

Gebäude

Die von verschiedenen Helfern und Modellbauern erstellten Bahnhofsgebäude wurden vorwiegend in Holzbauweise, teilweise in Skelettbauart erstellt. Astrid Cachin selber setzte dagegen eine andere Bauweise und verwendete Schaumstoffplatten „System Giebisch“ (dazu später mehr). In diese lassen sich Vertiefungen fürs Fachwerk einfach einritzen und mit gebeizten, exakt zugeschnittenen und sorgfältig aufgeklebten Balsaholzstreifen ausfüllen.

Die meisten der Modellbauwerke, die auf der Anlage stehen, sind – zumindestens dort, wo man hineinschauen kann – innen bis ins Kleinste ausgebaut. In den Häusern wird gelebt und so erfüllen die Häuser selbst wiederum die Anlage mit Leben. Ganze Wohnungseinrichtungen sind zu sehen, Wandgemälde, Spiegel und Blumen auf dem Esstisch gehören auch dazu. Manche der weißen und farbigen Gardinen bestehen aus Papierservietten, deren

Der Gebäudemodellbau nach konkreten Vorbildern ist eine Domäne von Astrid Cachin. Hier baut sie am Hotel-Restaurant „Chat Noir“.

Die „Garage Cachin“ entsteht nach Pariser Vorbild, das mit Fotos dokumentiert und genauestens vermessen wurde.



Diese Säule stand im Weg und verschandelte die „Aussicht“ auf Royville. Pfiffige Idee von Astrid Cachin: Rundherum wurden halbreliefartige Gebäudekulissen angebracht.



Mit den von Stefan Giebisch „erfundenen" Schaumstoff-Mauerwerksplatten erstellt Astrid Cachin die Bögen und Gewölbe für die darüber liegenden Geleise der „Ceinture". Wiederum dienten Originalbilder als Vorlagen. Die Wirkung des mehrere Meter langen Arkadenmauerwerks ist verblüffend.
Fotos: Archiv Marcel Darphin

Lagen Astrid Cachin aufgetrennt hat (möglichst dünn!), andere aus breiten bunten Weihnachtsbändern von Geschenkverpackungen.

Die Kirchenfenster wurden mittels farbigen Filzstiften ganz einfach von innen her bemalt. Sie sehen bei beleuchtetem Innenraum von außen recht realistisch aus, und wenn dann noch Orgelklänge (aufgenommen in der Kirche von Oberägeri) oder Glokkengeläute zu hören sind, scheint die Illusion perfekt. Die Herstellung von Dachziegeln wurde übrigens mithilfe eines Butterrollers bewerkstelligt!



Gleisbettung und Mauerplatten

Astrid Cachin und Marcel Darphin arbeiten beim Anlagenbau mit Schaumstoffmaterial „System Giebisch". Worum handelt es sich hier? Der inzwischen 71-jährige Stefan Giebisch ist ein Erfinder und Tüftler, weniger Produzent oder Kaufmann. Das Problem vieler im Modellbau eingesetzter Kunststoffe ist einerseits das „Zerbrökkeln" im Alterungsprozess. Anderseits fehlt aber auch Elastizität, schon beim Bearbeiten neigen viele Materialien zum Bröseln, sie sind spröde, nicht farbecht oder man sieht ihnen an, dass sie „Plastik" sind, weil sie entsprechend glänzen. Dem stellte Stefan Giebisch seine Lösung entgegen: Ein FCKW-freies Material, welches ursprünglich als Dämmstoff im Baugewerbe Verwendung findet und absolut alterungs- und witterungsbeständig ist.

Astrid Cachin baut viele ihrer Häuser mit den Mauerplatten von Stefan Giebisch. Sie schätzt daran die Vielfältigkeit: die Flexibilität, die Elastizität, die gute Bearbeitbarkeit, den großen Spielraum für die Fantasie des Anwenders. Ein weiterer wesentlicher Pluspunkt ist das äußerst geringe Gewicht bei gleichzeitiger hoher Festigkeit des Materials. Und schließlich eignen sie sich durch leichte Färbbarkeit für fast jeden Einsatzzweck. Die Mauerplatten wirken äußerst echt: die Struktur des Materials der „einzelnen Steine", deren unterschiedliche Größe und Form machen diese Platten „individuell", sie wirken nicht langweilig, flach oder monoton!

Auf Marcel Darphins Anlage mussten etliche Meter Gleis eingeschottert werden, was jedoch nicht händisch mit Kaltleim und Schotter geschah, sondern mit den im Handel erhältlichen, konfektionierten Gleisbettungen nach System Giebisch, welche den hohen Ansprüchen in allen Punkten entsprachen. Wichtigster Vorteil für Marcel Darphin: Ein Klebstoff wird nicht benötigt, wodurch die Gleise und noch viel mehr die Zungen und Herzstücke der Weichen frei von Kleberesten und vagabundierenden Schottersteinen bleiben. Stromunterbrechungen und Fehlfunktionen treten daher kaum noch auf.

Ihr vorbildliches Aussehen, die schnelle Montage, die gute Geräuschdämmung, die Elastizität und Leichtigkeit der Bettung sowie die Flexibilität z.B. beim Verlegen in Kurven sind wichtige Argumente für den Einsatz von Styroplast-Gleisbettungen (so die Produktbezeichnung der Firma Merkur).






Mitropa-Speisewagen erbaut ungefähr 1930 von Marcel Rossi für den 0-Schlafwagenzug des Briten Keen

Inneneinrichtung des CIWL-Pullmanwagens Typ „Côte Azur" von Astrid Cachin



AB 4ü der SBB als Erstlingswerk 1938/39 aus Karton von Marcel Darphin

Sie war vielleicht die erste „Fine-scale-Lok“ der Welt: die Lok 345 Plumpton, gebaut 1933 von J.N. Maskelyne. Nähere Informationen hierzu enthält das Buch „Locomotives“, erschienen 1959 im Verlag Percival Marshall.

Schon im Juni-Heft 1981 hatte die MIBA von Gleisbettungen der von Stefan Giebisch mit gegründeten Firma Merkur berichtet, aus der er sich aber später zurückgezogen hat. Für die Gleissysteme vieler Modellbahnhersteller und für viele Spurweiten war und ist das Merkur-Styroplast-Material verfügbar: Märklin, Roco, Peco, Tillig, Bemo, Arnold und andere. Heute sind Styroplast-Produkte u.a. über Noch, Conrad und Weinert erhältlich (am besten beim Fachhändler die Verfügbarkeit erfragen). Die Firma Modellbau Freiburg (Alemannenstr. 85, 79117 Freiburg) vertreibt ein ähnliches Material unter der Bezeichnung Utility-Gleisbettungen und auch Tillig hat entsprechende Produkte als Styrostone-Gleisbettungen im Programm.

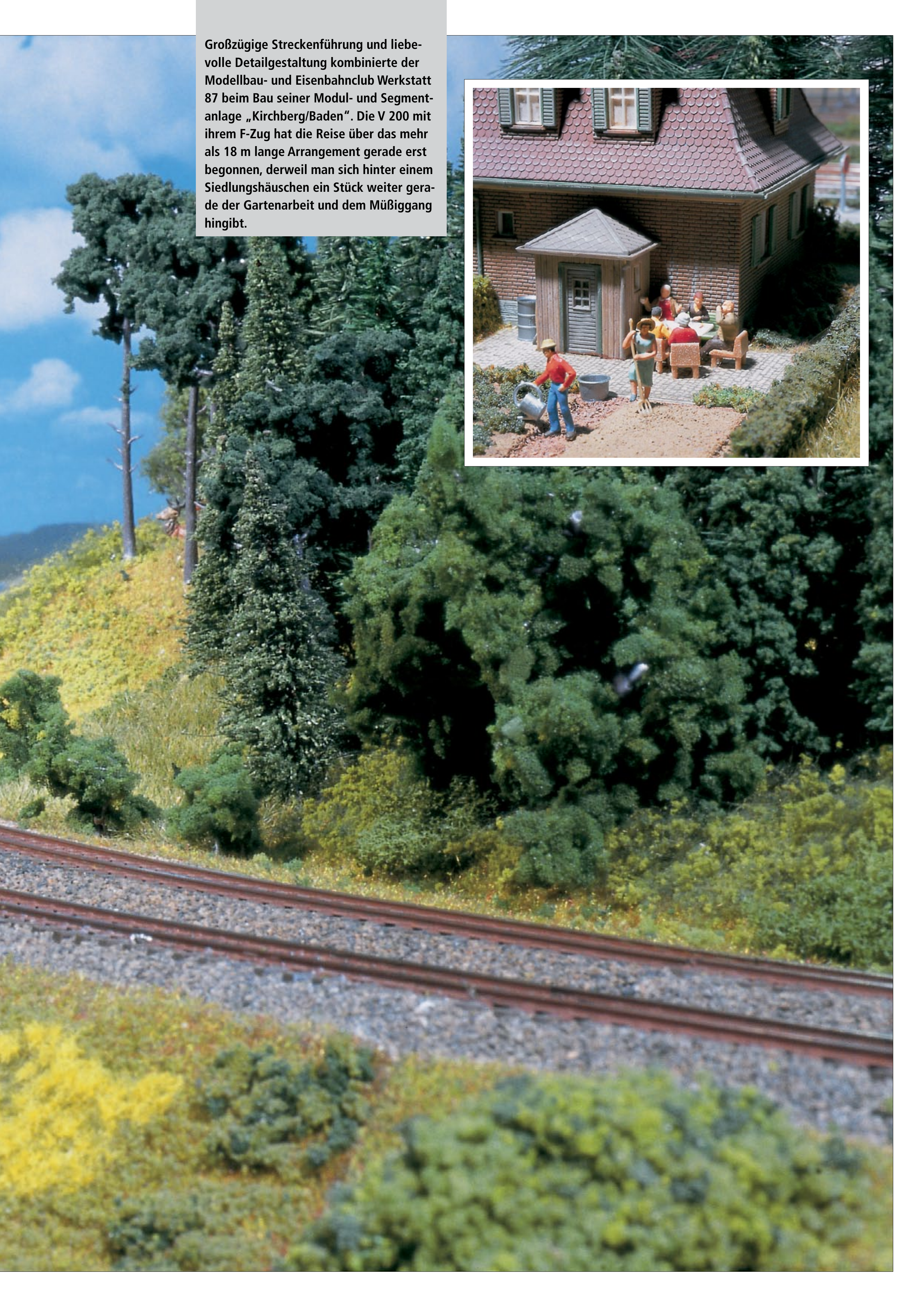


Bahnhof Kirchberg/Baden in H0

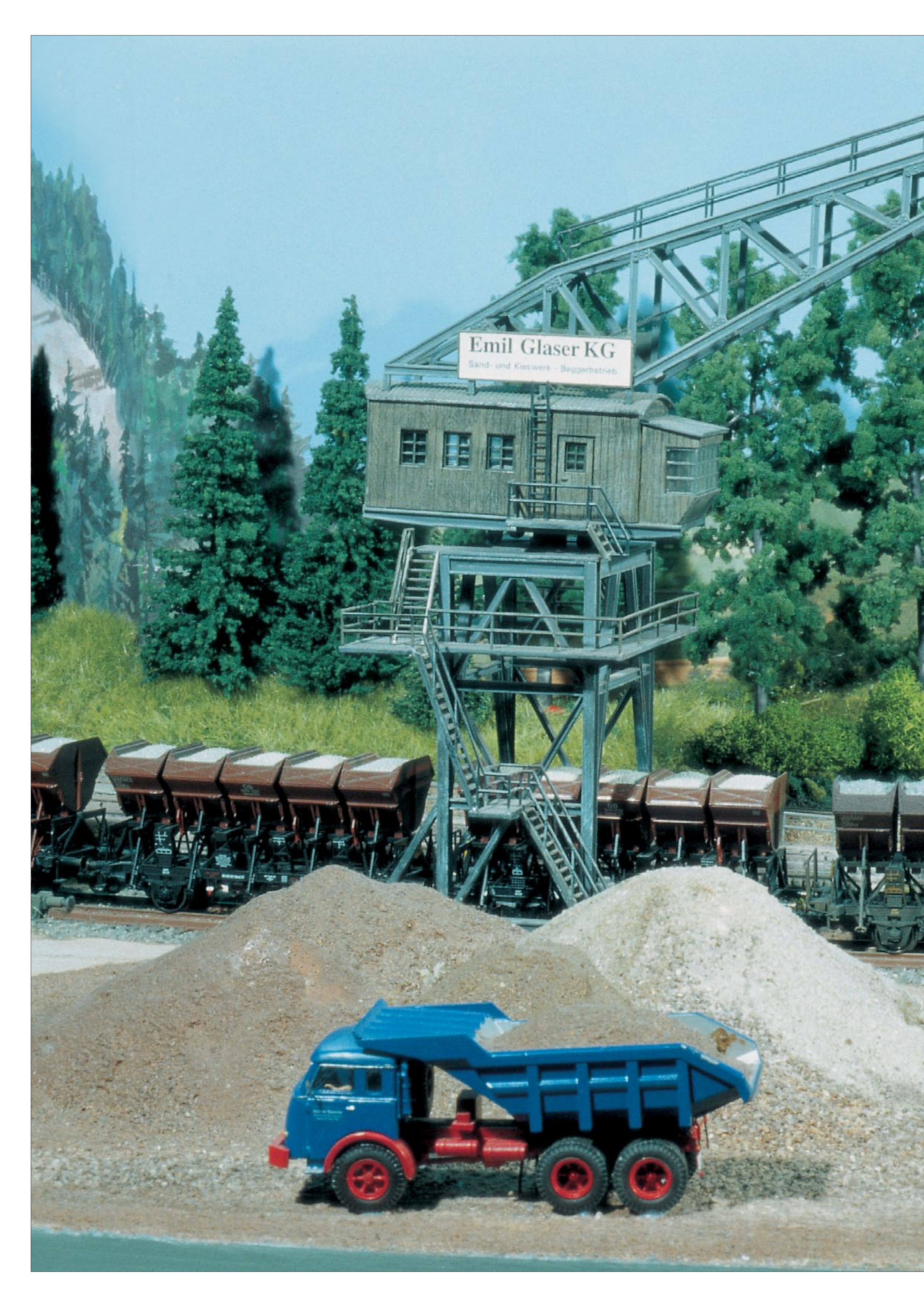
18 Meter lange Modulanlage der „Werkstatt 87“

• Von Claus J. Mielicke • Fotos von Martin Knaden

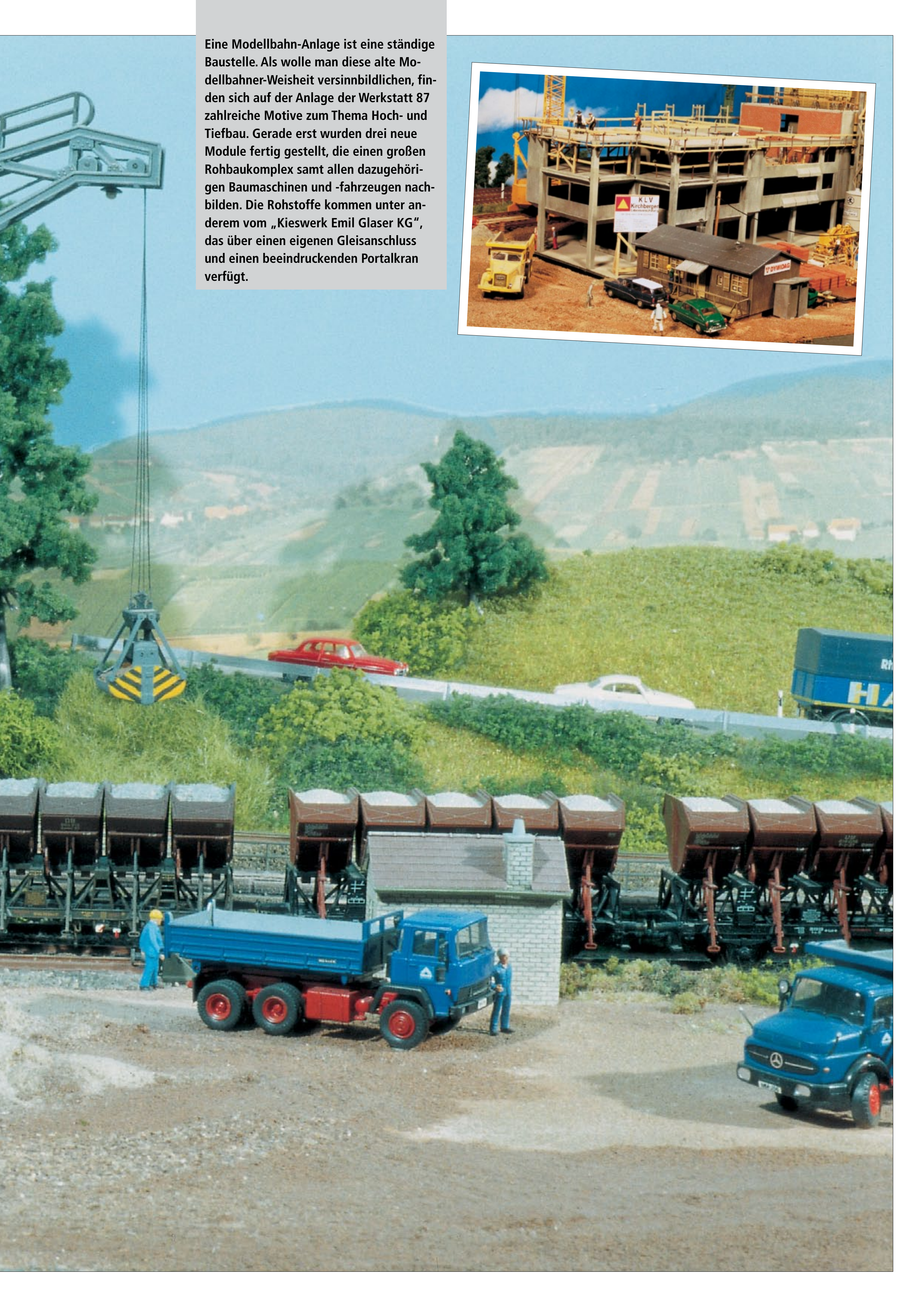




Großzügige Streckenführung und liebevolle Detailgestaltung kombinierte der Modellbau- und Eisenbahnclub Werkstatt 87 beim Bau seiner Modul- und Segmentanlage „Kirchberg/Baden“. Die V 200 mit ihrem F-Zug hat die Reise über das mehr als 18 m lange Arrangement gerade erst begonnen, derweil man sich hinter einem Siedlungshäuschen ein Stück weiter gerade der Gartenarbeit und dem Müßiggang hingibt.


Emil Glaser KG
Sand- und Kieswerk - Baggerbetrieb

Eine Modellbahn-Anlage ist eine ständige Baustelle. Als wolle man diese alte Modellbahner-Weisheit versinnbildlichen, finden sich auf der Anlage der Werkstatt 87 zahlreiche Motive zum Thema Hoch- und Tiefbau. Gerade erst wurden drei neue Module fertig gestellt, die einen großen Rohbaukomplex samt allen dazugehörigen Baumaschinen und -fahrzeugen nachbilden. Die Rohstoffe kommen unter anderem vom „Kieswerk Emil Glaser KG“, das über einen eigenen Gleisanschluss und einen beeindruckenden Portalkran verfügt.





Im Mittelpunkt der Segmentanlage steht natürlich der lang gestreckte Bahnhof „Kirchberg/Baden", an dessen Bahnsteigen alles hält, was in der Epoche III Rang und Namen hatte (und daher für den Modellbahner von besonderem Interesse ist) – vom VT 11.5 als TEE bis zum Schnellzug mit 01.10-Bespannung. Das Bw ist mit 4,5 m Länge dementsprechend dimensioniert und bildet alle Stufen der Dampflokbehandlung nach.



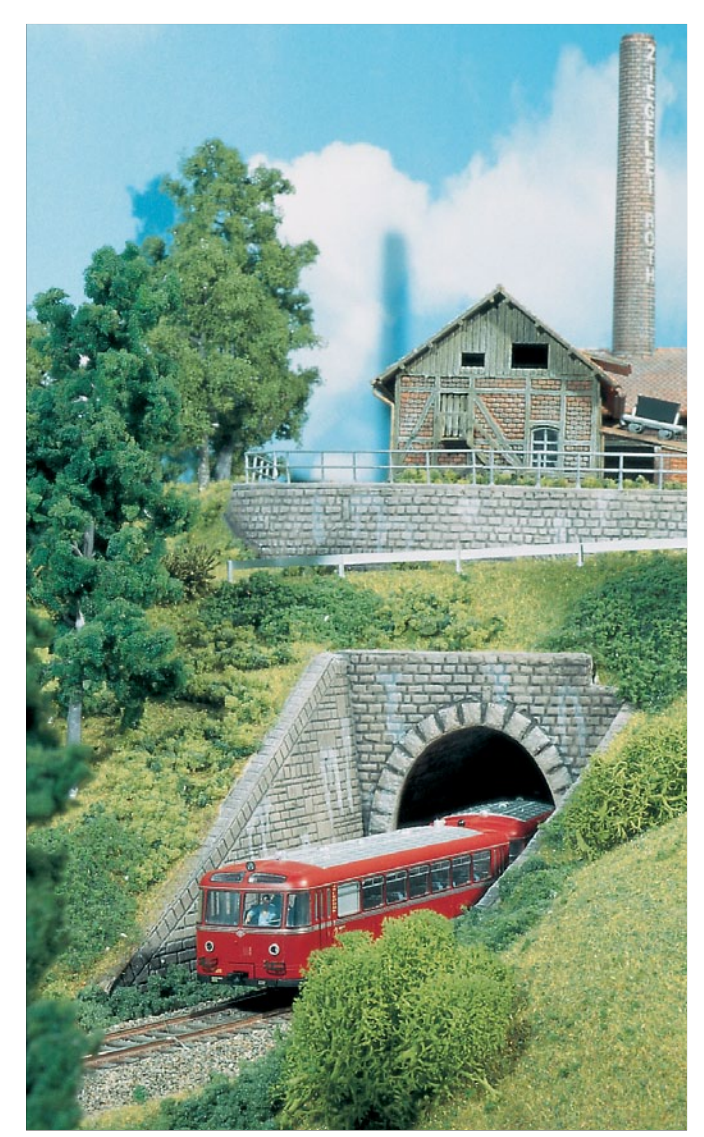
Es ist nunmehr gut 15 Jahre her, da beschlossen drei eisenbahnbegeisterte Herren aus dem Raum Karlsruhe, gemeinsam eine Modellbahnanlage zu planen und zu bauen. Ein Problem hatten nämlich alle gleichermaßen: Es waren zwar viele schöne Modellbahnfahrzeuge vorhanden, aber keiner der drei hatte eine Anlage zu Hause, auf der er die Züge hätte fahren lassen können.

Um ihren Vorstellungen zu genügen sollte die Modelleisenbahnanlage folgende Voraussetzungen erfüllen:

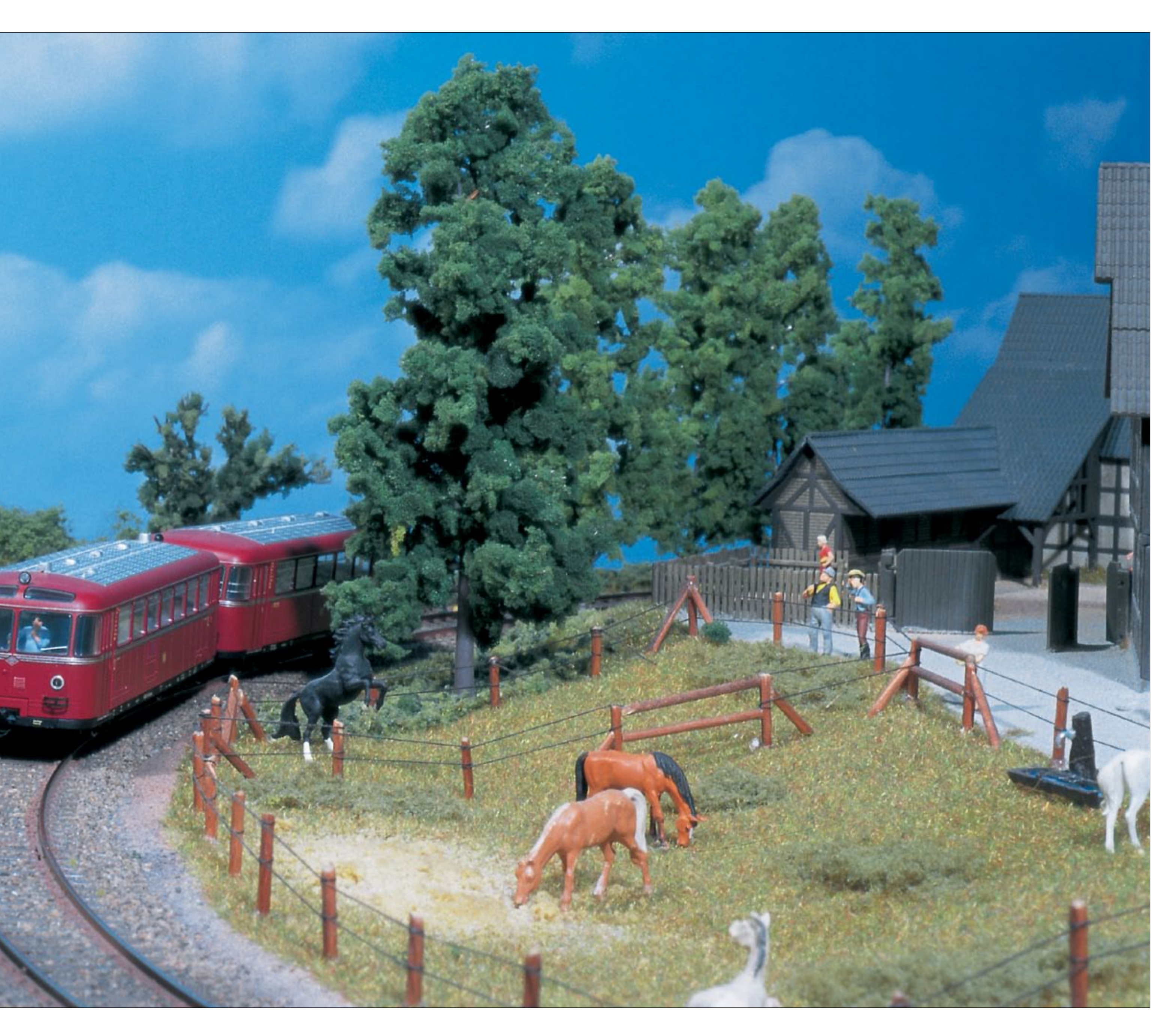
- Sie sollte transportabel sein um sie an verschiedenen Orten bei entsprechenden Anlässen aufbauen zu können.
- Sie sollte einen Schattenbahnhof besitzen um viele Zuggarnituren auf die Strecke bringen und damit einen abwechslungsreichen Zugbetrieb vorführen zu können.
- Sie sollte natürlich jedem Mitglied die Möglichkeit bieten seine Züge auf der Anlage betreiben zu können.
- Die Detaillierung sollte je nach finanzieller Lage so weit wie irgend möglich vorangetrieben werden um dem Betrachter eine anspruchsvolle Gestaltung bieten zu können.
- Die Anlage sollte nach dem internationalen Zweileiter-Gleichstrom-System gebaut werden, da für dieses System bereits Fahrzeuge vorhanden waren.

Nicht nur Fahrzeuge aus den Großserien der Modellbahnhersteller wollten eingesetzt werden, sondern auch eventuelle Umbauten sowie vollständige Fahrzeugselbstbauten. Als Gleismaterial kam das seinerzeit noch relativ neu auf dem Markt befindliche Roco-

Das linke, „östliche“ Ende der Modulanlage. Hier entschwinden die Züge auf der Nebenstrecke in einer Tunnelöffnung und verlassen somit „Kirchberg/Baden“ – aber nur kurzzeitig, denn es handelt sich um eine getarnte Kehre. Nach deren Durchfahren taucht der Schienenbus unterhalb eines Gewerbebetriebes wieder auf, unterquert die doppelgleisige Hauptstrecke, umfährt in großem Bogen einen Hügel, wobei ein Bauernhof passiert wird (großes Bild rechts) und wird beim „Abzweig Kehre“ wieder auf die Hauptstrecke geleitet. Die Sicherung der Gleise übernehmen Flügelsignale – schließlich befinden wir uns in der Epoche III (unten).







Line-Gleis ohne Bettung zum Einsatz. Märklin-Formsignale, als Gebrauchtware auf Börsen erstanden, übernahmen die Regelung des Zugverkehrs.

Für die Ausgestaltung war die Epoche III (ca.1950 bis 1968) als maßgeblich ausgewählt worden, ohne dies jedoch zum Dogma erhoben zu haben. Es fährt, was Spaß macht – den Betreibern und den Betrachtern. Gestandene Dampflokfans kommen genauso auf ihre Kosten wie die Jugend, die von der Bahn in erster Linie den ICE oder die BR 101 kennt. Beide Fahrzeuge sind – trotz fehlender Oberleitung – gelegentlich auf der Anlage zu sehen.

Eines war von Anfang an klar: Auf einer öffentlich ausgestellten Anlage muss auch was „laufen“, schließlich will das Publikum Betrieb sehen. Das Modellbahnertrio legte sich also auf eine zweigleisige Hauptstrecke fest, an deren Enden die Züge nach dem „Hundeknochenprinzip“ wendeten um einen ununterbrochenen Betrieb zu ermöglichen. Ein bereits vorhandenes Betriebswerk wurde gleich mit in die Planungen integriert.

Wenige Wochen nach diesem Entschluss stand bereits der Bahnhofsgleisplan fest, erdacht und gezeichnet von Hans Günter Koch. Zusammen mit ihm bildeten Claus Mielicke, zuständig für alles Organisatorische und helfende Hand beim Bau, und Bernhard Albrecht als Gleis-, Landschafts- und Fahrzeugbauer die Gründermannschaft. Der „Modellbau- und Eisenbahnclub Werkstatt 87“, wie man sich fortan nannte, wurde kurze Zeit später durch den Beitritt von Wilfried Balog zum Quartett. Durch seine Elektronikkenntnisse ist er zu einer wertvollen Bereicherung des Teams geworden. Er hat das Hauptstellpult, von dem aus die Anlage kontrolliert wird und das vollkommen dem Vorbild entspricht, einschließlich aller elektronischen Module selbst gebaut.

Nach mehreren Jahren Bauzeit konnte die Anlage 1994 zum ersten Mal auf einer Modellbau- und Modelleisenbahnausstellung in Weingarten gezeigt werden – mit großartiger Resonanz. Im gleichen Jahr folgten noch Ausstellungen beim MEC Bruchsal sowie in der Schwarzwaldhalle in Karlsruhe im Rahmen der „Modellbau Baden, Elsass, Pfalz“, die jedoch leider keine Fortführung mehr erfahren durfte. Inzwischen sind weitere Jahre vergangen und die Anlage wurde ständig vergrößert und auch verbessert.

Leider war ein gemeinsames Bauen seit etwa 1996 nicht mehr möglich, sodass alle seither erfolgten Ergänzungen und Umbauten von Bernhard Albrecht (Gleis- und Landschaftsbau) und Wilfried Balog (Elektrik) im Allein-





Auf der doppelgleisigen Hauptstrecke ist unterdessen ein Schnellzug mit V 200 in der Anfahrt auf „Kirchberg“. Auch er umfährt zunächst den Hügel, auf dem eine Burgruine thront. Rindviecher und Feldarbeiter würdigen die Fahrzeuge der modernen Bundesbahn keines Blickes. Unten röhrt der Gegenzug am Bauernhof vorbei.

gang durchgeführt werden mussten. Nach dem jüngsten Umbau im Verlauf des Jahres 1999 präsentiert sich die Anlage so, wie sie auf diesen Seiten vorgestellt wird.

Bahnhof und zweigleisige Strecke sowie alle für den geplanten Betrieb notwendigen Segmente und Module sind fertig, beim Bau des Bahnhofes wurde noch eine eingleisige Nebenstrecke in die Anlage eingefügt. Das alte Bw wich 1998 einem Neubau, der auf 50 Prozent mehr Länge (insgesamt 4,50 Meter) eine großzügigere Darstellung aller Vorgänge eines Bahnbetriebswerkes aufnehmen und somit dem Betrachter nahe bringen kann.

Die Märklin-Formsignale sind gegen die neuen und wesentlich filigraneren Viessmann-Signale ausgetauscht worden. Der Schattenbahnhof, ursprünglich unter dem Bahnhof Kirchberg gelegen und mittels einer dreilagigen Gleiswendel an das Schienennetz angeschlossen, hat nach einem „Umzug“ nunmehr seinen Platz im Rücken der Bedienungsmannschaft. Er liegt aus Gründen der Betriebssicherheit auf der gleichen Ebene wie die übrige Gleisanlage und weist neun Gleise zum Abstellen von kompletten Zuggarnituren auf.

Selbstverständlich werden in Zukunft weitere Module gebaut. Diese können dann an den in der Anlage vorgesehenen Modulschnittstellen eingefügt werden. Damit lässt sich die Anlage den räumlichen Vorgaben in den Ausstellungshallen flexibel anpassen und dem Ganzen gleichzeitig immer wieder ein neues Gesicht geben. Die Schnittstellen in der eingleisigen Nebenbahn sind nach Fremodul-Norm gestaltet; hier haben die Anlagenteile eine Tiefe von 50 cm. Für die zweigleisige Strecke wurde diese Norm einfach auf zwei Gleise und eine Tiefe von 60 cm erweitert.



Oben der liebevoll gestaltete Posten beim „Abzweig Kehre“, wo gerade ein Schienenbus die Hauptstrecke verlässt.
Im Gleisvorfeld von „Kirchberg“ liegt neben einem landwirtschaftlichen Lagerhaus auch ein Brennstoffhandel mit eigenem Gleisanschluss.





Einer Doppelbespannung zweier 41er bedarf es um den schweren Ganzzug auf Höhe des Betriebswerkes in Fahrt zu bringen.

Auf eine Beleuchtung der Anlage hat die „Werkstatt 87“ bewusst verzichtet, denn die auf Ausstellungen übliche Ausleuchtung hätte davon nicht mehr viel übrig gelassen. Zudem mussten die Pläne natürlich auch den Geldbeuteln der Erbauer angepasst sein. Bis heute wird die Anlage rein privat ohne Sponsorengelder finanziert.

Seit einiger Zeit besteht das Team aus fünf Modellbahnern. Mit Thomas Greulich konnte ein weiterer Hobbykollege für die Anlage begeistert werden, der durch seine Fähigkeiten im Modellbau in Zukunft sichtbare Akzente setzen wird. Um die Anlage „Kirchberg/Baden“ kennen zu lernen, machen wir nun eine kleine Reise nach Kirchberg, schauen uns in Bahnhof und Bw ein bisschen um und reisen dann über die Nebenbahn wieder ab. Der Name der Stadt stammt übrigens aus Erich Kästners Buch „Das fliegende Klassenzimmer“ und wurde von Bernhard Albrecht beigesteuert. Wir wünschen Ihnen viel Spaß auf Ihrer …

Fahrt nach Kirchberg/Baden

Auf unserer Reiseroute liegt, wenn wir aus östlicher Richtung (linkes Anlagenende) auf der zweigleisigen Haupt-

Das große Dampflok-Bw gehört zu den Glanzlichtern der Anlage: Hier finden sich u.a. der 21-ständige Ringlokschuppen nebst Drehscheibe, Kohlenkran und Hochbunker sowie, im Hintergrund, der an das Sozialgebäude angebaute Wasserturm.

In O-Wagen wurde neue Kohle angeliefert, die jetzt in den lang gezogenen Kohlebansen gebaggert wird. Derselbe Kran mit Greifer ist auch für das Entleeren der Schlackengruben zuständig. Im Hintergrund der Rechteckschuppen des AW, das offenbar sogar Ellok-Reparaturen ausführt.

bahn auf die Stadt zufahren, kurz vor Kirchberg eine weite Linkskurve, auf der wir einen bewaldeten Hügel umfahren müssen. Kurz zuvor haben wir eine eingleisige Strecke überquert, die nun rechter Hand, eine ansteigende Rampe bildend, unserer Trasse folgt. Zwischen dieser eingleisigen und unserer Hauptstrecke eingebettet, liegt ein Bauernhof; ein so genannter Dreiseithof (von Faller). Auf dem Hügel links ist ein Plateau zu sehen, das eine alte Burgruine (Heki) schmückt.

An der nun folgenden Blockstelle „Abzweig Kehre" vereinigen sich die von rechts kommende eingleisige

Schattenbahnhof

Segment K3

Segment K2

Segment K1

Modul "Neubaugebiet" N1-N4

- neu -

- neu -

Modul M1

- neu -

Segment BW3

Segment BW2

Segment BW1

Segment F

Segment I

Segment H

Segment G

Segment- und Modulanlage „Kirchberg/Baden"

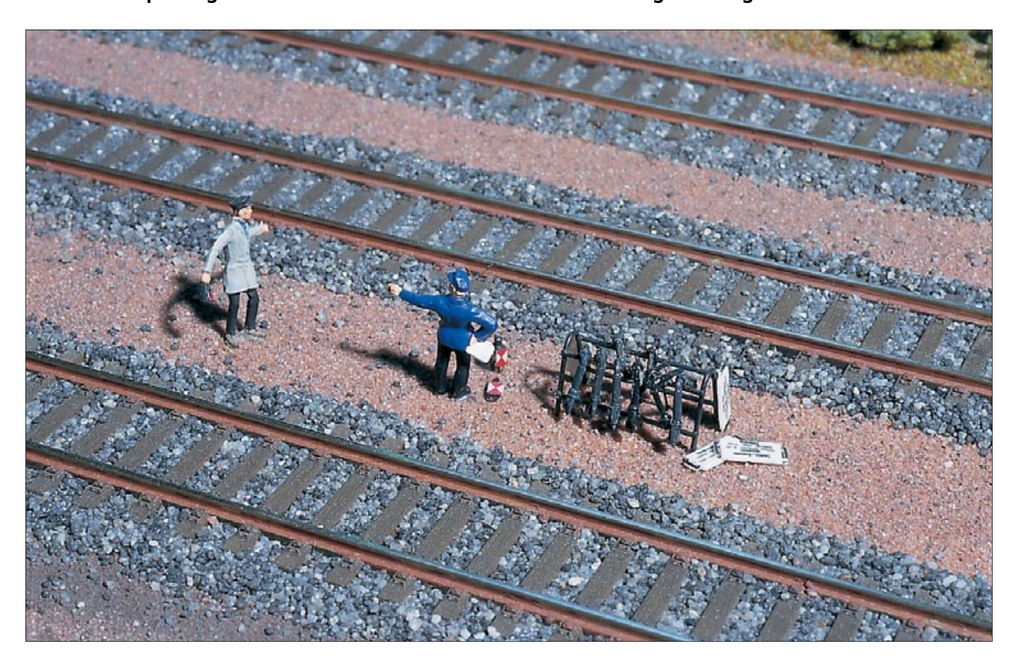
Unmaßstäbliche Gleisplanskizze
Abmessungen dieses Arrangements ca. 18 x 5 m
Ganz neu sind die Module M1 und N1 bis N4 (links vorne) mit dem Neubaugebiet

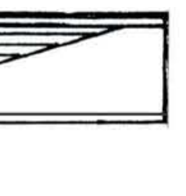
Strecke und die nach Kirchberg strebende Hauptstrecke. Schauen wir nach links, so erblicken wir ebenfalls eine eingleisige, von der Hauptbahn wegführende Strecke, die alsbald in einem Tunnel verschwindet. Würde man nun dieser eingleisigen Strecke folgen, käme man irgendwann darauf, dass die von der Hauptbahn abzweigende Strecke nach dem Eintritt in den Tunnel die Richtung ändert, die Hauptstrecke unterquert und auf der anderen Seite als die uns bekannte, am Bauernhof vorbeiführende Strecke wieder auftaucht und in die Hauptbahn mündet. Wir haben es also hier mit einer als Abzweigstelle getarnten Kehre zu tun, die es unseren Zügen ermöglicht, vom Bahnhof Kirchberg kommend wieder dorthin zurückzufahren.

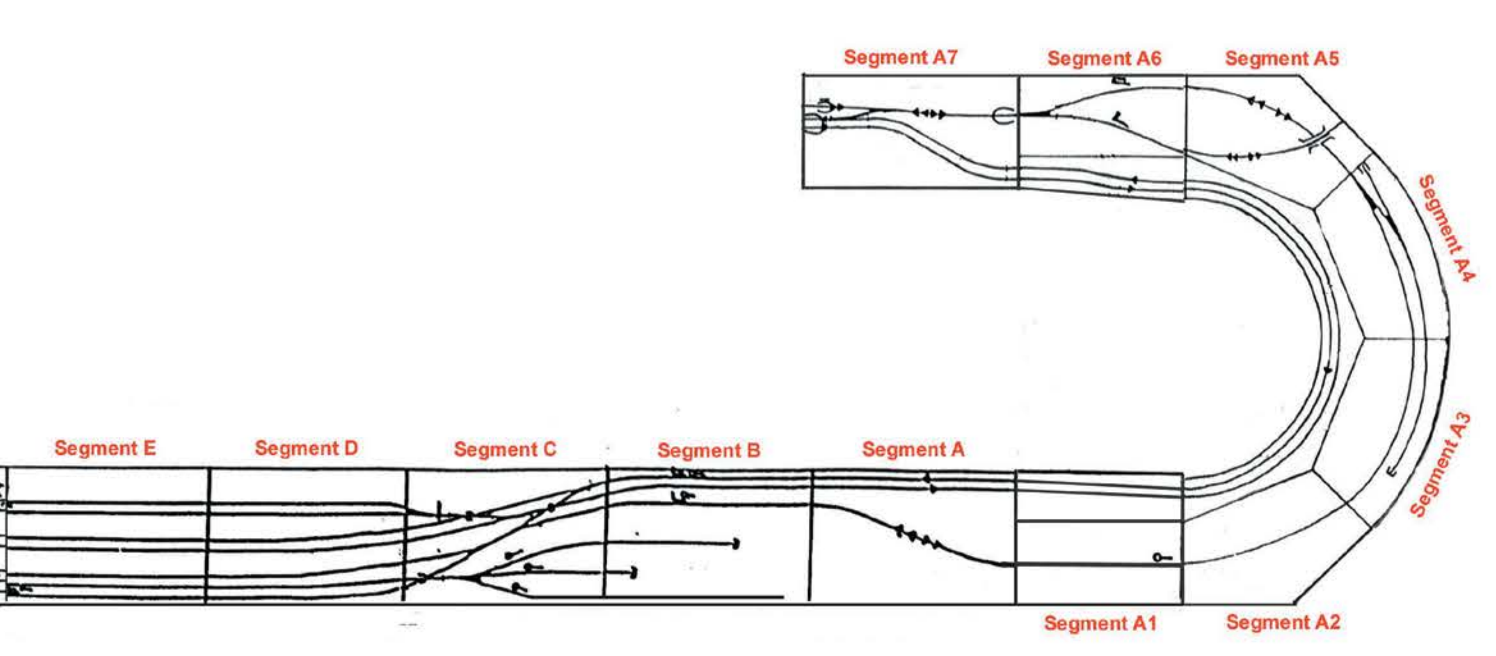
Der Blockstellenwärter zeigt unserem Lokführer die „K-Tafel" und signalisiert ihm damit, dass er die Fahrzeit „kürzen" soll – unser Maschinist möge also gefälligst „auf die Tube drücken". Wahrscheinlich sitzt uns ein Schnellzug im Blockabstand im Nacken. Im Anschluss an die Blockstelle überfahren wir eine der bereits im Vorwort erwähnten zweigleisigen Modulschnittstellen. Eine solche Schnittstelle befindet sich übrigens auch dort, wo unsere Fahrt begonnen hatte: am Beginn der Kurve um die Burgruine.



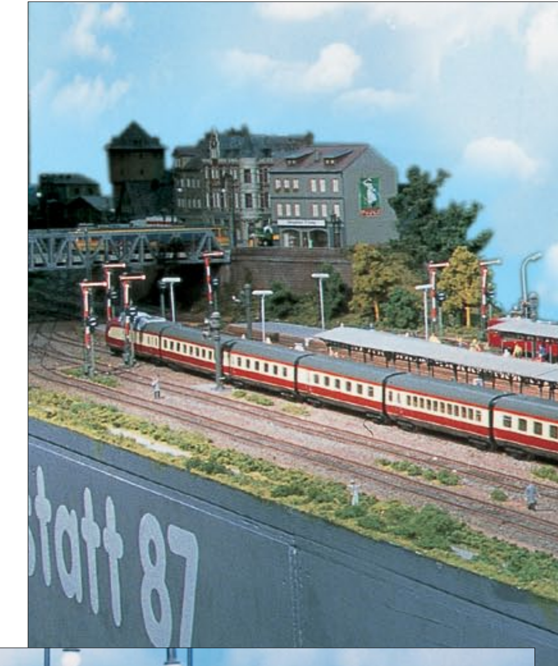
Am Gebäude der Lokleitung vorbei rollt 50 3075 an den Wasserkran. Im Hintergrund die neue Tank- und Zapfanlage für Dieselloks. Unten ein Blick auf die Detailgestaltung im Gleisvorfeld.











Dort ist zur Zeit der Schattenbahnhof angeschlossen. Wenn einmal entsprechende Module vorhanden sein werden, können die Züge entweder die Hauptbahn verlassen und in der Kehre wenden oder weiter auf der Hauptstrecke einem fernen Ziel entgegenfahren.

Nach der Überschreitung des Normanschlusses nähern wir uns bereits dem Gleisvorfeld des Bahnhofes Kirchberg/Baden, dessen großes Bahnbetriebswerk sich zur linken Hand ausdehnt. Rechts erkennen wir zunächst putzige Siedlungshäuschen und dann ein großes Lagerhaus (Pola) der „Bad. landwirtschaftlichen Zentralgenossenschaft“ (ZG), dem ein Brennstoffhandel für den Hausbrand angegliedert ist. Das Lagerhaus besitzt selbstverständlich einen Gleisanschluss (wir befinden uns ja noch in der Epoche III).

Das Bahnbetriebswerk beherbergt eine große Zahl von Lokomotiven, wie man aus seinen Dimensionen erkennen kann. Zunächst fällt unser Blick auf den großen Ringlokschuppen mit seinen 21 Ständen (Pola) und Drehscheibe (Fleischmann) sowie auf drei Freistände, auf denen Lokomotiven gewartet werden. An einer Lok der BR 50 wird an den Kuppelstangen gearbeitet, während eine Maschine der BR 82 ausgeblasen wird. Gleich darauf folgt die große Entschlackungsanlage mit den Gelenkwasserkränen (B+K). Eine Lok steht über der Schlackengrube. Gelegentlich ist ein Feuerschein und Dampf zu sehen. Scheinbar fällt in diesem Moment gerade die glühende Schlacke in das Wasser der Schlackengrube. Wir können bei der Vorbeifahrt erkennen, dass es sich um eine Maschine der BR 41 handelt. Zum Leeren der Schlackengruben steht ein gleisgebundener Kran mit Greifer (Weinert) zur Verfügung, der auf dem Kohlewagengleis läuft. Er kann auch für die



Der Bahnhof „Kirchberg/Baden“ in seiner ganzen Pracht. Jede Menge Reisende bevölkern die Bahnsteige, an denen sogar hochwertige Züge wie der VT 11.5 Halt machen. „Kirchberg“ hat fünf Gleise mit Bahnsteigen, davon zwei Durchfahrgleise. Zwei weitere Gleise dienen Rangieraufgaben oder als Ausweichgleis für lange Güterzüge.

Bevor die Züge, aus „östlicher“ Richtung kommend, den Bahnhof erreichen, unterfahren sie eine große Fachwerkbrücke, die den erhöht gelegenen Teil der Stadt mit dem Gelände auf der anderen Seite der Bahnanlagen verbindet. Hier herrscht reger Straßenverkehr und sogar eine Straßenbahnlinie überquert die Bahnstrecke (links oben).

Am „westlichen“ Bahnhofskopf überwacht das Stellwerk Kwf das Bahnhofsvorfeld und die Güteranlagen auf der gegenüberliegenden Seite.





Nur einen Teil der Ortsgüteranlage von Kirchberg zeigen diese Bilder. Am Freiladegleis mit Bockkran wird gerade Stammholz umgeschlagen, während auf einem anderen Gleis ein G-Wagen auf den Culemeyer-Straßenroller gezogen wird. Die V 60 drückt ihre Fuhre an die Kopf- und Seitenrampe.

Lokbekohlung eingesetzt werden. Im Hintergrund erstreckt sich das Verwaltungsgebäude mit Lokleitung, das Sozialgebäude, in dem sich die Kantine befindet, sowie der Wasserturm (alles von Pola). Zwischen diesen Gebäuden und den Lokbehandlungsanlagen befindet sich der Kohlebansen (B+K), der den Kohlevorrat für die Dampflokomotiven enthält. Ganz hinten ist noch ein Rechteckschuppen (Pola) zu erkennen, der das Ausbesserungswerk beherbergt.

Inzwischen sind wir auf der Höhe des Kohlebunkers angelangt, der von einem stattlichen Kohlekran beschickt wird (beide B+K). Zum Feierabend müssen alle Bunkertaschen gefüllt sein, damit nachts keine Kranbewegungen notwendig werden. An den Kohlebansen schließt sich eine relativ neue Tank- und Zapfanlage (Faller) an, in der Dieselkraftstoff für die Dieselloks und so genanntes Bunkeröl C für die ölgefeuerten Dampfloks bevorratet und abgegeben werden kann.

Rechts sind mittlerweile die Aufstellgleise des Bahnhofs Kirchberg für Zuggarnituren, Wagen usw. zu sehen. Kurz nachdem wir die Bw-Einfahrt kreuzen, fahren wir unter der großen Fachwerkbrücke hindurch, die den höher gelegenen Teil der Stadt mit dem Gelände rechts der Bahnanlagen verbindet. Auf der Brücke herrscht reger Verkehr, sogar eine Straßenbahnlinie ist vorhanden.

Wir kommen im Bahnhof Kirchberg/ Baden an. Er hat zwei Durchfahrtgleise, drei Bahnsteiggleise und zwei Gleise für Rangieraufgaben bzw. Güterzüge. Die Gleise sind durch Formsignale (Hauptsignale und Gleissperrsignale) gesichert. An den Gleisen befinden sich Gelenkwasserkräne (B+K) für die Versorgung der Dampflokomotiven. Speziell an solchen Stellen wurde diese Art von Wasserkränen bevorzugt um den Lokführern nicht zumuten zu müssen, punktgenau am Wasserkran zum Stehen zu kommen. Es ist leicht vorstell-

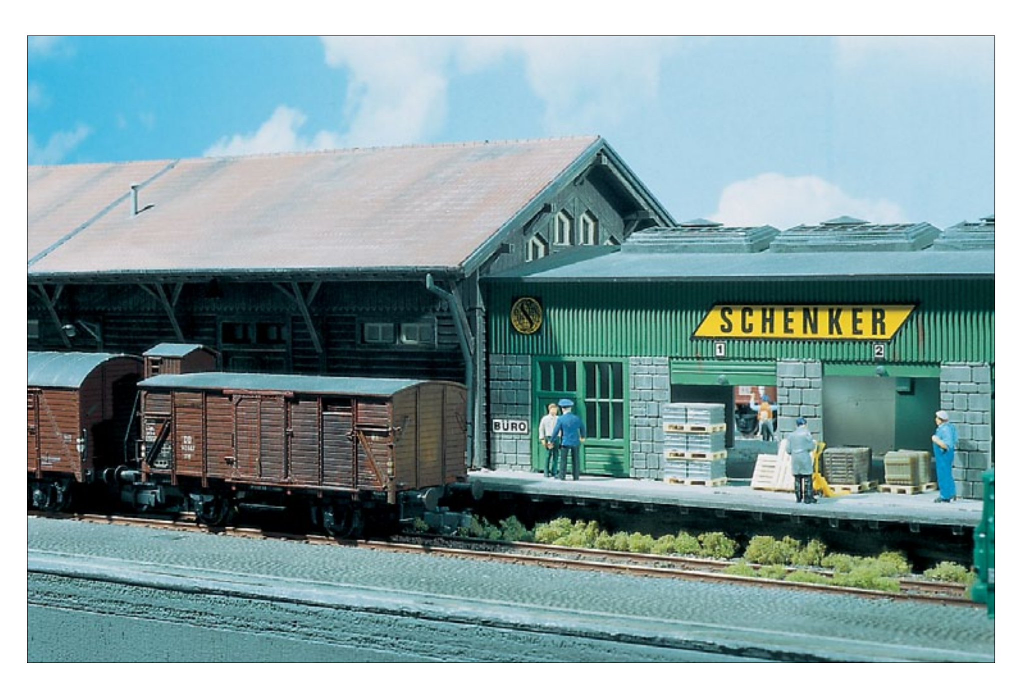
bar, dass ein Reisezug, wenn er erst einmal steht, wegen der ein- und aussteigenden Fahrgäste nicht mehr rangiert werden.

Die Bahnsteige sind durch den Bahnsteigtunnel und die Treppenaufgänge mit dem Hausbahnsteig verbunden. Links das stattliche Empfangsgebäude, rechts davon der Busbahnhof, auf dem ebenfalls reger Betrieb herrscht. Busse verschiedener Verkehrsbetriebe haben Reisende zur Bahn gebracht und warten nun auf neue Fahrgäste. In Fahrtrichtung folgt das Stellwerk, das für das „westliche“ Bahnhofsvorfeld zuständig ist (Faller).

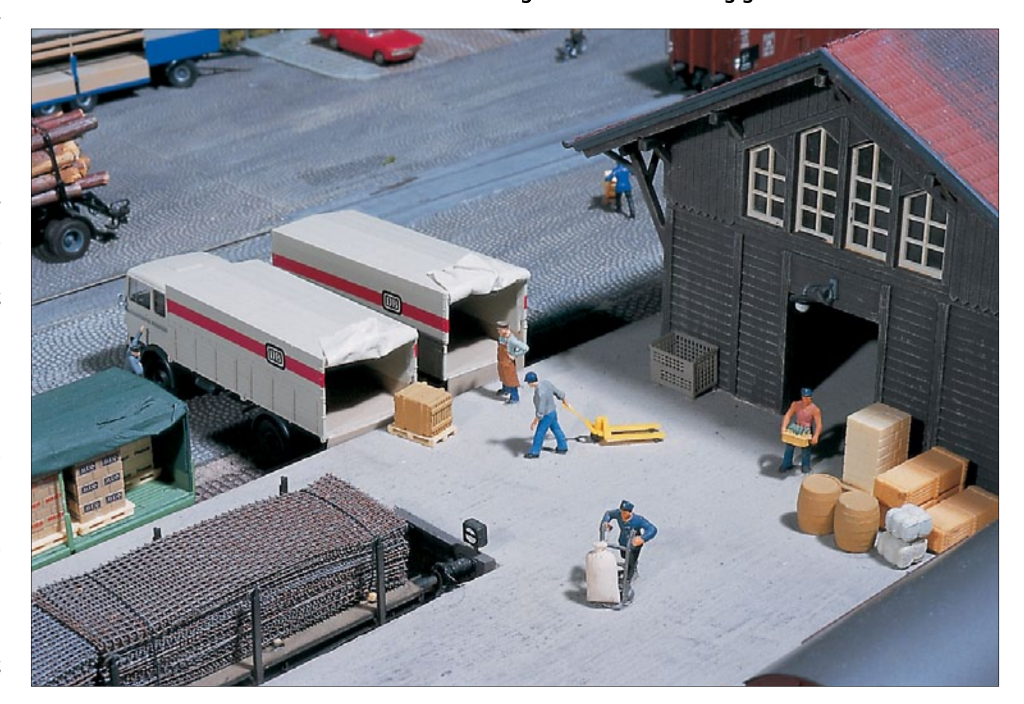
Nachdem wir in den Nebenbahnzug auf Gleis 5 umgestiegen sind, gehts nach einem kurzen Aufenthalt weiter. Wir fahren noch ein kurzes Stück neben der links von uns verlaufenden zweigleisigen Hauptstrecke her, an der nun auch das Fahrdienstleiter-Stellwerk für den östlichen Bahnhofsbereich (Kibri) auftaucht. Sie verschwindet aber kurz darauf in einem Tunnel. Auf der rechten Seite schließt die Ortsgüteranlage an den Bahnhof an. Außer einem Gleis am großen Güterschuppen (Kibri) und dem Freiladegleis mit Lademaß und Gleiswaage (Vollmer) ist auch noch ein Kopframpengleis vorhanden. Auf dem Freiladegleis wird gerade ein G-Wagen auf den Culemeyer-Straßenroller gezogen (Kibri). Die bahneigene Spedition Schenker hat im Gebäude der Güterabfertigung eine Agentur. Am Bockkran, dessen Original in Horb steht (Kibri), werden Baumstämme auf R-Wagen verladen. Diverse LKW warten auf Fracht bzw. haben Stückgut zur Bahnverladung gebracht und werden wohl demnächst umgeladen.

Unsere Nebenstrecke verläuft nun in einer kleinen Verschwenkung um einem Hügelausläufer auszuweichen und gelangt schließlich auf einen hohen Damm. Wenn wir hier nach links blicken, sehen wir zwei schön angelegte Weinberge, auf denen fleißig gearbeitet wird. Hier geht unsere Strecke allmählich in ein Gefälle über. Wir passieren einen Badesee, an dem sich ein Automobilclub der Epoche V ein schönes Wochenende zu gönnen scheint.

Auf einer kleinen Steinbrücke (Pola) überqueren wir die kopfsteingepflasterte Landstraße und passieren ein großes Kieswerk mit Sortieranlage (Kibri), Ladekran mit Greifer (Faller) und Baggern (Kibri). Das Werk hat einen Gleisanschluss, der mit einer be-



Im Gebäude der Güterabfertigung gibt es auch eine Niederlassung der Spedition Schenker. Zahlreiche Lkws waren auf Fracht oder haben Stückgut zur Bahnverladung gebracht.



Am Stadtrand, noch hinter den Güteranlagen, hat eine kleine Ziegelei ihr Betriebsgelände.



Beschaulich schlängelt sich die Nebenstrecke durch hügelige Landschaft. Hinter der Bahnstrecke ein schön angelegter Weinberg, in dem fließig gearbeitet wird. In leichtem Gefälle führt das Gleis anschließend auch an einem Baggersee vorbei, in dessen Nähe der ADAC sein sommerliches Zeltlager aufgeschlagen hat (unten).





weglichen Gleissperre gesichert ist und über eine Gleiswaage (Weinert) verfügt. Außer in einem (nicht sichtbaren) Baggersee wird auch in dem Kanal, den wir kurz darauf überqueren, gebaggert. Reger LKW-Verkehr lässt auf eine gute Baukonjunktur schließen.

Bald nähert sich von links eine weitere eingleisige Strecke, die hoch über unseren Köpfen unsere Strecke auf einer Stahlfachwerkbrücke kreuzt. Wir haben hier den tiefsten Punkt unserer Nebenbahn-Trasse erreicht. Ab hier steigt sie in einer weiten Linkskurve wieder an. Die kreuzende Strecke führt zu einer Fremodul-Schnittstelle, an der weitere Module nach dem Fremodul-Geländeprofil angebaut werden können. Beide Strecken vereinigen sich an einer Abzweigstelle, die durch Formsignale gesichert ist. Das Stellwerk ist auch für den Bahnübergang, an dem die Landstraße unsere Trasse kreuzt, zuständig. Direkt nach der Weiche überfahren wir eine weitere Fremodul-Schnittstelle um kurz darauf in den Tunnel einzutauchen.

Gleich nach der Ausfahrt aus dem Tunnel müssen wir indessen die Fantasie der Mitreisenden bemühen, denn hier endet die Fahrt über den gestalteten Teil der Anlage. Die Nebenbahn trifft wieder auf die Hauptstrecke, die bisher hinter der Nebenbahn im „Verborgenen" verlaufen ist, und vereinigt sich mit ihr. Dies ist zunächst ein Provisorium. Auch die Kehre, die alle Züge

Das Kieswerk „Emil Glaser KG“ ist u.a. für die Versorgung der zahlreichen umliegenden Baustellen zuständig und kann sich daher über mangelnde Auslastung nicht beklagen. Im Bild die mächtige Sortieranlage.

Muldenkippwagen werden dem Kieswerk über ein eigenes Anschlussgleis zugestellt, das mit einer Gleissperre gesichert ist.

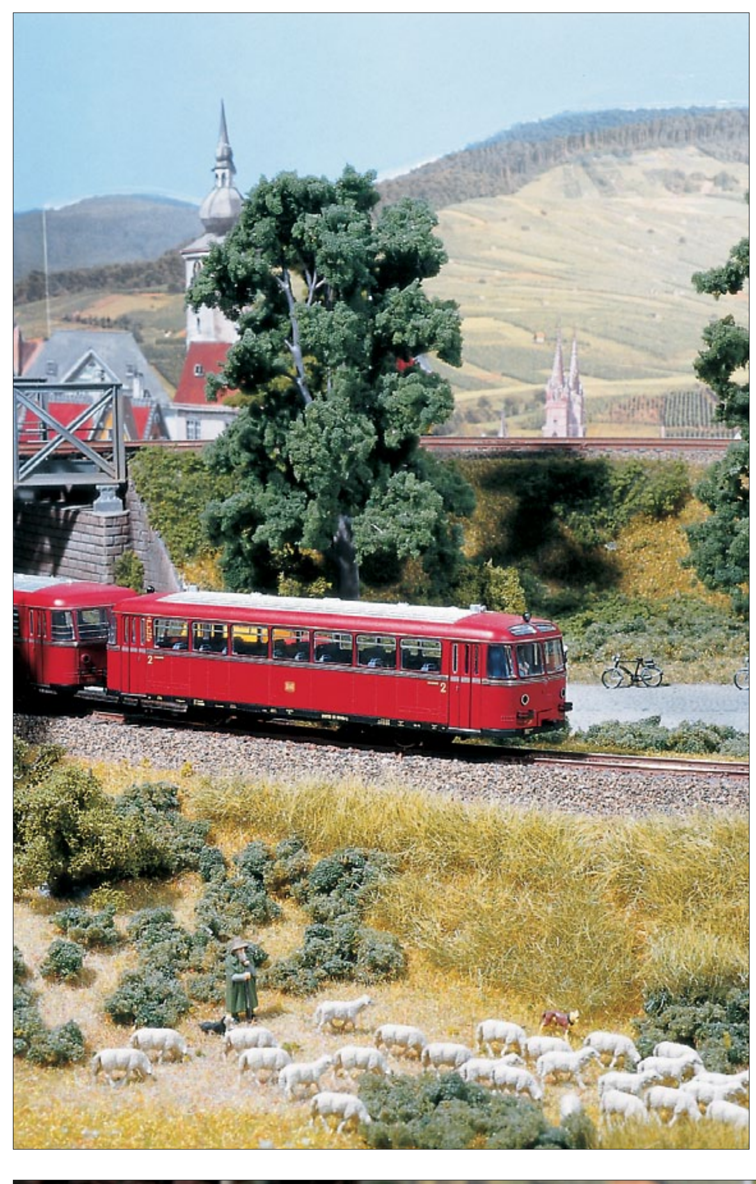
Reger LKW-Verkehr am Kieswerk zeigt, dass die Baukonjunktur „brummt“.





durchfahren um wieder nach Kirchberg zurückzukehren, ist nur eine vorübergehende Lösung. Hier ist eine Abzweigstelle als Einfädelung der Nebenbahn in die Hauptstrecke geplant. Unser Fernziel ist eine Rundum-Anlage – doch bis dahin wird noch ein weiter Weg zurückzulegen sein. Die Reise nach Kirchberg und weiter ins Umland ist hier vorerst zu Ende.

Vorerst, denn schon bei Erscheinen dieser Broschüre wird ein weiterer Anlagenteil, bestehend aus drei Modulen, fertig gestellt sein: ein Neubaugebiet mit beeindruckenden Rohbauten und Baugruben sowie mächtigen Kränen und allerlei Baufahrzeugen. Im 90-Grad-Bogen gelegen, bildet es künftig bei großen Ausstellungen die linke vordere, „östliche“ Ecke der Anlage (siehe Plan auf S. 90/91). Auch hier gilt also, dass sich beim „Modellbau- und Eisenbahnclub Werkstatt 87“ ständig was bewegt. Wer sich über die Arbeit dieses Vereins informieren möchte, Zuspruch oder konstruktive Kritik loswerden will oder sich einfach anlässlich einer der demnächst stattfindenen Ausstellungen die Anlage „Kirchberg/Baden“ einmal ansehen möchte, ist hier an der richtigen Adresse: Modellbau- und Eisenbahnclub Werkstatt 87, Claus J. Mielicke, Rotdornweg 5, 76297 Stutensee, Tel./Fax 07244/91012, claus.j.mielicke@t-online.de



Der tiefste Punkt der Anlage: Unter einer kleinen Stahlfachwerkbrücke hindurch kreuzt die Nebenstrecke ein weiteres Gleis, das sich wenig später mit ihr vereint. Der Abzweig ist mit Formsignalen gesichert. Gleich anschließend kreuzt eine Landstraße die Bahnstrecke, sodass im dortigen Stellwerk sowohl die Signale wie auch die Schranken bedient werden. Wenig später verschwindet die Strecke in einem weiteren Tunnel, auf dem die Züge die Anlage „Kirchberg/Baden“ in „westlicher“ Richtung verlassen.